



Vždy veselý T. Large (Clement r. 1900), jen nalehko, v polobotkách



7.00 – otevírací tříkolka Benz a Jutta Benz osobně

Z Londýna do Brightonu 2011 Letos už neuvěřitelných 115 let od první jízdy

Vypisovat čtenářům Motor Journalu, co znamená mezi veteránisty závod „London to Brighton“, by patrně bylo nošením dříví do lesa. Letošní závod byl ale mimořádný nejen svým polokulatým výročím, nejen skvělou účastí vozů, jezdců i dalších celebrit, ale také mimořádně báječným počasím, které po všechny dny panovalo. Každý si tedy mohl tento svátek motorismu naplno vychutnat.

Ale postupně. Celá akce započala v pátek 4. listopadu velmi komorní aukcí přímo v aukční síti Bonhams na Bond Street. K dražbě bylo připraveno celkem osm aut, u kterých bylo uvedeno, že splňují požadavky pro přihlášení na London to Brighton Veteran Car Run. A katalog k tomu přímo vybízel: *V pátek vydražíš, v neděli můžeš jet!* Sedm aut skončilo skutečně pod kladívkem a jejich cena se pohybovala od 44 400 liber za kočár Daley z roku 1898 do 156 600 liber

za zcela restaurovaný šestimístný vůz Fisson Wagonette z roku 1898. Ten byl tedy vzhledově novější a blyštivější než v době, když byl nový. Nového majitele nenašel pouze dvouválcový Talbot Typ CT2K 9/11hp z roku 1904, u něhož se předpokládala cena 160 000 liber, což bylo už asi moc.

Akce pokračovala v sobotu 5. listopadu na Regent Street tradiční přehlídkou přihlášených účastníků London to Brighton Veteran Car Run. Panovala zde skvělá

nálada umocněná báječně teplým počasím. Neskutečné davy diváků vyplnily každé místočko jinak rušné ulice v samém centru Londýna, nyní plné vystavených aut a tříkollek. Nezávidím pořadatelům, že museli vybírat kandidáty pro mimořádná ocenění, neboť na této prestižní akci byla všechna vozidla skutečně nejkrásnější a každé mělo svůj půvab.

Ovšem abych byl přesný, na závěr byly přece jen vyhlášeny ceny, z nichž jmenujme alespoň ty nejdůležitější:

Soutěž elegance: Benz r. v. 1898 (st. č. 13), účastník pan Max-Germit von Pein, řidič pan Helmut Doring

Nejoriginálnější nerestaurovaný veterán, podporovaný aukční síní Bonhams: Rochet-Schneider r. v. 1899 (st. č. 45), účastník a řidič pan Patrick Calzavara

Zvláštní cena rozhodčích: Lohner Porsche 1900 (st. č. 88), účastníci Ernst Piěch a Andreas Lohner, řidič pan Ernst Piěch

Nejlepší německý vůz z roku 1894: Benz (st. č. 2), majitel Karl-Heinz Rehkopf, řidič pan Karl-Helmut Larkamp

Celkový vítěz: Peugeot z roku 1898 (st. č. 24), účastník a řidič pan Colin Clarke



Trocha dýmu dělá atmosféru



Jediný účastník z ČR, vysmátý Vratislav Veselý s Locomobile



Hned za startem vůz č. 1 trochu zazlobil



Na trať se řítí další a další...

Zastavme se nyní u několika vozů, které si zaslouží mimořádnou pozornost.

Pravidelnému čtenáři Motor Journalu zajisté neunikl článek z čísla 1/2 letošního roku (autor Milan Bumba), kde je popisována geneze prvního automobilu Lohner-Porsche, který vznikl na přelomu 19. a 20. století ve Vídni. Před pěti lety toto auto zakoupil vnuk Ferdinanda Porsche, pan Ernst Piěch, který ho nechal zrenovovat a v letošním roce se s ním přihlásil k jízdě Londýn–Brighton. Vůz je unikátní. Mohutný, vodou chlazený čtyřválec pohání robustní dynamo a to pak dodává energii

dvěma elektromotorům, po jednom v každém předním kole. Pan Ernst Piěch je navíc velmi příjemný a komunikativní pán, jak už to u skutečných VIP osobností bývá, a hned se s námi podělil o radost z tohoto skutečně unikátního vozu. Na svoji první jízdu do Brightonu si vzal nejenom manželku, nesmírně elegantní dámu, ale i pravnuka zakladatele výrobce kočárů firmy Lohner, v jehož vídeňské továrně Lohner Werke mladý Ferdinand Porsche na přelomu 19. a 20. století zrealizoval tento, dnes bychom řekli, hybridní vůz.

Pan Andreas Lohner nám poskytl velice

zajímavý rozhovor o historii firmy Lohner Werke, od stavby kočárů pro aristokracii, přes první hybrid a podíl ve firmě ROTAX, až po pozdější začlenění Lohner Werke do koncernu BOMBARDIER. Podrobnosti o historii přineseme ještě v některém dalším čísle Motor Journalu, neboť sem bychom všechna zajímavá fakta nevměstnali. Pan Lohner mne upozornil, že tento vůz je na akci jediný s originálním elektrickým osvětlením. A je pravda, že jsem si od té chvíle dával pozor a na žádné jiné auto s původními elektrickými světly jsem nenarazil.



Úžasná kulisa závodu na Westminsterském mostě



Trochu apatická manželka při lehké opravě na trati



Česká posádka na Westminsterském mostě



De Dion Bouton r. 1901 s Dr. Wintrem

Dalším nesmírně zajímavým vozem byl Benz Victoria z roku 1894 startující letos se startovním číslem 2 (v loňském roce měl číslo 1). Tento vůz byl v držení původního majitele neuvěřitelných 115 let. Posléze ho koupil známý německý obchodník a sběratel vozů a zejména pak motocyklů pan Karl-Heinz Rehkopf. Po celou dobu byl vůz minimálně používán a vždy dobře garážován, takže i jeho opravy byly minimální. Pan Rehkopf měl na Brightonu ještě jedno želízko v ohni, a sice velice pohodlný čtyřválcový Panhard et Levasor, se kterým pohodově zvládl celou trať.



C. Clark s oceněným Peugeotem z r. 1898

Posledních 52 let nechybí na žádné jízdě do Brightonu další VIP osobnost, pan John Dennis. Jel na voze se stejným jménem – Dennis –, který vznikl v továrně jeho dědečka. (Podrobněji o něm psal v Motor Journalu v čísle 12/2009 pan Jiří Mewald.) Letos si John do svého mimořádně pěkně udržovaného vozu přizval primátorku Westminsteru Susie Burbridgeovou, šarmantní blondýnu a dámu v nejlepších letech. Ta se se smíchem vyjádřila v tom smyslu, že je ráda primátkou, když se pak může účastnit takové jízdy.

Dalším zajímavým účastníkem byl jeden z nejlepších britských pilotů a šampion formule 1 z roku 1992 Nigel Mansell, který tentokrát „pilotoval“ mercedes s dalším



Až z České republiky po vlastní ose přijeli Zvelebilovi fotografovat

prominentem, Mikem Penningem, ministrem dopravy Velké Británie.

I Česká republika měla mezi startujícími své žhavé želízko: nádherný parní automobil Locomobile z roku 1902. Vozidlo se zaslouženě stalo jedním z nejobdivovanějších na Regent Street. I proto mohli majitel a pilot vozu v jedné osobě pan Vratislav Veselý a restaurátor pan Martin Holota zářit spokojeností. Technické podrobnosti netřeba znovu popisovat, neboť v minulém Motor Journalu byl zaslouženě vozidlu i jejímu zrestaurování věnován významný samostatný článek. Hlavní je, že si Locomobile dala říct a dojela do cíle!!!

V neděli 6. listopadu voněl Hyde Park hned po ránu benzínem a olejem. Na cestíčkách



Německý sběratel pan Rehkopf se spolehlivým Panhard et Levasor r. v. 1902



Krásná New Orleans Voiturette r. 1900



VIP – J. Dennis a primátorka Westminsteru S. Burbridgeová



Za volantem champion F1, vedle něj v šále ministr dopravy



E. Piěch (vpravo) s Motor Journalem a A. Lohner (uprostřed) s autorem článku



Skvěle zrestaurovaný Lohner-Porsche v plném tempu (i na titulu)

se v sektorech postupně řadilo 500 aut, bylo šero, jen stařícké motory bublaly. V 7.02 startuje první otevírací vůz Benz Patent-Motorwagen 1880, v posádce s pravnučkou Carla Benze – tajemnou Juttou Benz. Za ní se startovním číslem 1 následuje Benz z roku 1894, který řídí 17letý Oliver Wright. Vůz je z kolekce Ward.

Pozastavme se ale nad faktem, proč první vůz vyjíždí přesně v 7.02. Vysvětlení je prosté – přesně v tento moment totiž v těchto dnech vychází slunce. Je to tedy onen okamžik „za rozbřesku“. Proto se i tento čas stal tradicí.

Celou cestu v délce cca 60 mil lemují davy obdivovatelů a přihlížejících, jede se za plného provozu a součástí jsou i kopečky, kde někteří musí poctivě tlačit. Malé zastavení a osvěžení následuje v městečku Crawley.

V cíli slavné jízdy na nábřeží Madeira v Brightonu pak už účastníky vítá chvílkami prosvítající podzimní slunce. Matt Roberts sedící obkročmo na tříkolce Marot Gardon 1897 byl prvním, kdo dojel do Brightonu – za skvělé tři hodiny a 25 minut.

Je pozoruhodné, že ze všech vozidel, jejichž stáří bylo v rozmezí od 106 do 117 let, úspěšně dokončilo celou historickou trať neuvěřitelných 420 veteránů.



Blýskající vozy v Brightonu – cíl, nábřeží Madeira

V cíli následoval s každým účastníkem rozhovor, všichni zářili štěstím a „stěžovali“ si na pěkné a teplé počasí, ve kterém se jim při jejich ďábelském tempu motory i přehřívaly.

Neuvěřitelně vysoký byl i věkový průměr účastníků – 80letí i starší nejsou žádnou výjimkou. A nechyběli a nevzdali svoji účast ani v ročnících, kdy přišlo!

Celá akce skončila galavečeří pro jezdce a pozvané celebrity.

Kromě nás vše fotografovala z jedoucího motocyklu i Kristýna Zvelebilová, sedící

trpělivě a s nasazením života seděla na sedle motorky opačně, tedy zády k řidiči a svému otci Honzovi Zvelebilovi, který ji ovšem mistrně a bezpečně dovezl z Londýna až do Brightonu.

Pokusil jsem se v předchozích řádcích postihnout atmosféru jízdy a seznámit čtenáře se stěžejními aktéry letošního London to Brighton Veteran Car Run. Pravdou ale je, že celebrita, necelebrita, nadšení jsme byli všichni.

Text: Jiří Mátl

Foto: Jan Mátl, Jiří Mátl



Nádherný Daimler Wagonette z r. 1900



Jo, jo, do kopce je třeba i zatlačit...



Dáma s řidičem na Regent Street



Sobotní výstava na Regent Street



Parní stroj občas potřebuje připustit vodu z veřejného hydrantu. Zde Salvesen z roku 1896



Více britské už to být nemůže. Londýnské taxi, dvoupatrový autobus a budovy parlamentu s projíždějícím vozem Georges Richard z roku 1900



Parní vůz Milwaukee, který si jel spokojeně kolem Temže, zachvátily po několika mílech plameny. Majitel byl zprvu tak v šoku, že se pokoušel plamen sfouknout, uhasit máváním vlajky a jinak podivně. Naštěstí nakonec vytasil hasicí přístroj a vše dobře dopadlo



Lohner-Porsche z roku 1900 byl chloubou všech Rakušanů a právem na něj mohli být v cíli hrdí



Slavný vůz Spyker Everta Louwmana veze na zadním sedadle Roberta Brookse, předsedu správní rady Bonhams



Malcolm Barber, ředitel Bonhams v USA, dává „blinkr“ za volantem svého Peerlesse z roku 1902



Bonhams reprezentoval Tim Schofield na sedadle spolujezdce Panhard et Levassor z roku 1902



Daimler z roku 1899 se řítí ulicemi Brightonu do cíle



Jediný Čech v historii, který se zúčastnil jízdy z Londýna do Brightonu s vozidlem odpovídajícím pravidlům pro účast, byl Vratislav Veselý se svým parním Locomobile z roku 1902

Texty k fotografiím: Jan Zvebil, foto: Kristýna Zvebilová