



VETERÁN

3

číslo 205

2023

ČASOPIS O HISTORICKÝCH VOZIDLÁCH



Praga

Škoda Classic Cars
Trenčianske múzeum je raj
milovníkov Popularov.

Slávny model BD 500
vstal z mŕtvych
v modernej reinkarnácii.

Lancia Stratos
Pretekárska legenda
oslávila guľaté výročie.



Rozpredaná zbierka

Popredný expert na Bugatti a klasické Ferrari Bart Rosman bol dlhoročným predsedom predstavenstva Holandského klubu pretekárskych historických automobilov (HARC). Zomrel 8. septembra 2022 a jeho zbierka dostala krídla. Francúzsky aukčný dom Artcurial ju ponúkol na Rétromobile 2023. Čo auto, to ťažko uveriteľný príbeh.

Text: Jiří Fiala Foto: autor, Artcurial, archív BR



Povedal niekto, že Ferrari musí byť červené? Víťaza aukcie nastriekali ešte začiatkom 50. rokov do modrých farieb Bugatti.

Holandský mladíci, bratia Bart a Maarten Rosmanovci sa koncom 50. rokov vypravili do Paríža, aby sa tu poobzerali po nejakom Bugatti. V garáži Henri Nova objavili nie úplne zachovaný kus, Bart ho kúpil a časom zrenoval. Bugatti Typ 40 vyrábali v rokoch 1926 - 1930 v počte 830 kusov. Typ 40 hojne využíval komponenty iných Bugatti. Poháňal ho krotší, atmosférický jednováčkový trojventilový (dvojsací a jednovýfukový) radový OHC štvorvalec s objemom 1 496 cm³ (45 k/32,3 kW) z ostrého Type 37.

ZBERATEĽSKÁ VÁŠEŇ

Roku 1974 kúpil druhé Bugatti, Typ 37, a roku 1975 pridal ostré Ferrari 250 GT SWB

Berlinetta Competition s karosériou Touring Superleggera (z typu 166 Barchetta). Týchto unikátnych vozidiel vzniklo iba sedem. S novým 4,1-litrovým motorom V12 to vtedy bolo najvýkonnejšie Ferrari vôbec. Vďaka hlbokým technickým znalostiam a citu pre vec si automobily vlastnoručne renovoval a vylepšoval, aby s nimi mohol pretekať. Jeho špecialitou boli finesy vačkových hriadeľov. Tvrdil, že na prvý pohľad dokáže spoznať pôvodné diely od falzifikátov. Na Grand Prix Historique Monaco 1984 pokoril so slabým štvorvalcom Typu 37 mnoho osemvalcových Bugatti. S rovnakým vozidlom utvoril rekord na trati Medzinárodného stretnutia Bugatti v Prescottte. V Kalifornii naháňal Bugatti v sú-

ťažiac a na okruhoch typu Laguna Seca a Lime Rick. Získal prestížnu cenu - Jean Bugatti Cup. Bojoval v mnohých športových podnikoch Európy a USA, dravou jazdou si vyslúžil prezývku „Lietajúci Holanďan“. Roku 1975 kúpil Ferrari 340 America Touring, ktoré sa na niekoľko rokov stalo hlavným cieľom jeho renovačných aktivít. V garáži našli miesto Ferrari 275 GTB Competizione Short Nose a Alfa Romeo Tubolar Zagato z októbra 1964. Vo farbách Scuderia del Portello pretekal s Alfou SZ v šampionáte FIA. Na niekoľko rokov presedlal do historického monopostu F1 Ferrari 312 B3. Túto formulu môžeme obdivovať v múzeu v britskom Doningtone. Ďalším projektom Barta



Ferrari 340 America Barchetta Touring Superleggera na veľtrhu odhalovalo motor SOHC s objemom zvýšeným na 4 102 cm³ (220 k/161,7 kW). V spolupráci s 5-stupňovou prevodovkou Ferrari zvládlo rýchlosť viac ako 240 km/h.

Dole: Ferrari 340 America posádky Eddie Hall/Giuseppe Navone v boxoch pred štartom náročnej dvadsaťštyrihodinovky Le Mans v roku 1951.



Rosmana bola stavba Bugatti Typu 35, pre ktoré zhromaždil mnoho dielov. Väčšinu pôvodných komponentov Bart Rosman kúpil zrejme roku 1984 od obchodníka a bugatistu Bernarda Viallona. Prácu už bohužiaľ nestačil dokončiť. Rodina sa po jeho smrti rozhodla ponechať si Bugatti Typ 37 a Typ 40. Exkluzívne Ferrari 340 Barchettu, Bugatti Typ 35C, Typ 43 a rozložený Typ 35 spolu so 43 kôpkami súčiastok, nástrojov, pneumatík a náhradných dielov k vozidlám oboch značiek rodina ponúkla do aukcie.

AUKČNÉ KLENOTY

Bugatti, Typ 35C (1929)

Roku 1997 si Bart zaobstaral tretie Bugatti, Typ 35C. Už len to, že od roku 1931 nebolo upravované, je vzácnosťou. Išlo o jedno z dvoch Bugatti 35C pretekára Guya Bouriata, ktorý ich dal k dispozícii tímu Georgesa Philippa de Rothschilda, uznávaného dramatika (ale hlavne syna boháča, baróna Henriho Jamesa

de Rothschilda). Amatérsky pretekár sa prihlasoval pod menom „Georges Philippe“, jeho otec sa totiž o pretekaní nemohol dozvedieť. Keď sa Rothschild rozhodol uprednostniť Bugatti Typ 44, starší Typ 35C predal čilsko-talianskemu milionárovi, čilskému vicekonzulovi v Nice Juanovi Zanellimu, ktorý s 35C získal viacero vavrínov. Auto sa neskôr dostalo do rúk študenta práv Marcela Rousseleta, ktorý ho v lete roku 1930 požičal „zázračnému“ motocyklovému pretekárovi Edouardovi Grammontovi, zvanému „Eddouru“. Ten sa žiaľ na 35C zabil. Továrňu v Molsheime zdemolovaný automobil opravila a Bugatti sa v sezóne roku 1932 vrátilo na pretek.

Bugatti Typ 43 Grand Sport „Prima Donna“ (1931)

Rosman roku 2008 poskytol domov Bugatti Typu 43. Tento typ de facto nebol ničím iným ako cestovnou verziou špeciálu Typu 35B, ktorý vyhral Grand Prix Francúzsko 1929.

Vďaka preplňovanému radovému osemvalcu s objemom 2 262 cm³ (120 k/88,2 kW) jazdilo diabolsky rýchlo (175 km/h). Auto používali šoféri na víkendové pretekanie na okreskách alebo do vrchu. Napriek ich vysokej cene si našlo v rokoch 1927 až 1931 majiteľov až 158 vozidiel. Zaujímavé je, že motor tohto konkrétneho zložili 9. septembra 1928, ale do šasi ho vstavali až koncom roka 1929. Potom nejaký čas pobudlo v predajni v Paríži, odtiaľ sa vrátilo do továrne v Molsheime. Koncom januára 1931 ho previezli vlakom do Zürichu, v roku 1934 vozidlo s karosériou torpédo predali zástupcovia Bugatti v Amsterdame. Prvým súkromným majiteľom vozidla bol Holanďan Johannes-Willom Rens, amatérsky pretekár narodený v holandskej ďalekovýchodnej kolónii. Z daňových dôvodov nechal prekryť zadné sedadlá odnímateľným plechovým krytom. Vozidlo dostalo blatníky a zakončenie kapoty motora chrániace cestujúcich pred blatom.



Bugatti Typ 35C má stiesnený kokpit, posádku delí rozzúrené súkolie. Nič pre veľkých cestovateľov. V slávnych pretekoch však išlo o jazdné vlastnosti, váhu a výkon. Tam Bugatti dominovalo. V aukčnom katalógu sa fotografie 35C vynímali. Je totiž fotogenické z každej strany. Príbeh auta z Bartovej zbierky neostal nepovšimnutý.





Bugatti Typ 43 Grand Sport „Prima Donna“ na stánku Artcurial priťahovalo tou správnu patinou. Na fotografii dole je Grand Sport „Prima Donna“ v plnom tempe na okruhu v Zandvoorte v roku 1956.



Typ 43 Grand Sport bez blatníkov zachytený na ulici v holandskom meste Amsterdam okolo roku 1950. Exemplár na aukcii Artcurial už blatníky mal.



Typ 43 Torpédo bol počas vojny ukrytý, spolu s desiatkou ďalších Bugatti, na tajnom mieste, v prístavbe chrámu. Objavilo sa až v roku 1950. Pretekalo v Zandvoorte a bolo vidieť aj v bežnej prevádzke. Prezývku „Prima Donna“ Bugatti dostalo podľa EVČ P5198. Na Rétromobile ho predali za 1 530 400 eur.

Ferrari 340 America Barchetta Touring Superleggera (1951)

Továrň Ferrari pre Mille Miglia ročník 1950 v rýchlosti pripravila svoj prvý celohliníkový 3,3-litrový SOHC motor V12 z rysovacieho stola Aurelia Lamprediho a vybavila ním dve experimentálne šasi typu 275 S (v MM odpadli pre poruchy prevodoviek). Model Ferrari 340 America dostal motor s objemom 4 102 cm³ (220 k, kW). Rebrinový typ podvozka sa až na nepatrné predĺženie, s ohľadom na dlhší blok motora a tri dvojité spädné karburátory Weber, zhodoval s typmi 166 MM a s 275 S. Typ 340 America

s karosériou od Touringu debutoval v Paríži roku 1950. (Pre úplnosť dodajme, že zhodný motor, ale objemu 4,5 litra, poháňal monopost F1 Ferrari 375, a taktiež by sme ho našli pod kapotou víťazného Ferrari rovnakého typu v MM 1951). Bartove auto má fantastickú pretekársku históriu. V roku 1951 bolo na štarte 24 hodín Le Mans v severoírskom Dundrode. O dva roky sa vozidlo zúčastnilo 12-hodinovky Sebring (podľa dostupných informácií ale neodštartovalo). Roku 1954 v Daytone Speed Week. Auto zhruba v roku 1954 nastriekali do raritnej modrej farby a tou ho nechal prestriekať aj sám Bart. Dnes sa už len vzácne objaví taký skvost s integritou pôvodných, niektorých renovovaných dielcov (originálny motor, v minulosti vymenená prevodovka a zadná náprava) a s detailne zdokumentovanou históriou.

Výsledky aukcie Artcurialu v Paríži dobre ilustrujú všeobecne platné trendy – ceny rastú. Ferrari 340 America Barchetta

(1951) bola vydražená za 5 706 000 eur, čo bol rekord tejto aukcie. Tretiu absolútne najvyššiu cenu bralo Bugatti Type 35C (1929), ktoré získal klient za 2 216 800 eur (o 283 000 eur pod spodným limitom odhadovanej ceny) a na piatom mieste absolútne skončilo Bugatti Typ 43 Grand Sport „Prima Donna“ (1931) za 1 530 400 eur (čo o 1 230 400 eur prekročilo najnižší a o 1 130 400 eur najoptimistickejší odhad). Predaj zbierky Barta Rosmana bol jednoznačným úspechom, aj keď sa vopred odhadované ceny ukázali skôr optimistické. Zbierka a aukcia ukázali, že najzmyslupnšie a finančne najhodnotnejšie sú vozidlá s kompletne zdokumentovanou históriou. Na druhej strane sa ukazuje, že aj „mimoriadne dobre známa história auta“ môže mať pri podrobnom skúmaní aj početné biele miesta. To všetko však okolo vybraných objektov vytvára tajuplnú, záhadnú a žiadostivo príťažlivú auru.