

## Úvod

Za svůj život jsem toho zažil poměrně dost. Teď jsem pán v letech, kdy mohu bilancovat a užívat si zaslouženého klidu. Na peníze si nestěžuji. Za ty roky jsem jich vydělal takové množství, které mi až do konce života zajistí bezstarostnost. Na druhou stranu nemám rád nic nedělání. Člověk jako by při tom ztrácel kus sama sebe. Duševně i fyzicky bych nerad zakrnl. Naštěstí mám jednoho velmi časově i finančně náročného koníčka. Auta.

Abych byl přesnější stará auta. Youngtimery i oldtimery mě úplně pohltily. Je potřeba vybírat. Pečlivě vybírat. Vložené investice vám totiž mohou slušně vydělat. Ovšem to neznamená, že během chvíle vyděláte balík. Tak to nechodí. Není důvod nikam spěchat. Většinou to chce pár let. Trpělivost.

Vyhledávaná a ceněná auta většinou vznikala v malých sériích. Třeba několika set kusových. Pokud nějaké z přežívajících vzácných vozů zmizí ze světa, třeba z důvodu nehody, pak je to pro vás jen dobře. Tím netvrdím, že bych to majitelům přál a aby se přitom někdo zranil už vůbec. Ale pojďme si přiznat, že pokud vlastníte jeden z dvaceti automobilů na světě a jeden z nich přijde o svou krásu, pak váš kus logicky stoupne na ceně. Není co řešit.

Jak jsem se ke všemu dostal? Jednoduché to nebylo. To by byla nuda. Nemyslíte? Vraťme se na začátek.

Byl jsem ještě malý. Rodiče byli přísní, leč spravedliví, naučili mě od útlého věku vážit si věcí a vychovali mě, abych měl úctu k lidem, kteří něco dokázali. Sami to v profesním životě neměli lehké, ale šli za svým a také toho dosáhli. Teď si užívají zaslouženého důchodu a jsou šťastni.

Naším domovem bylo Milano. Kolem deseti let mě začalo fascinovat dřevo. Ta vůně, struktura. Kdykoli jsem mohl vzít náradí do ruky a něco vytvářet, byl jsem šťastný. Rodiče z toho nebyli zrovna nadšeni, báli se o mé zdraví. Několikrát právem, abych byl upřímný. Dalo mi to hodně učení, námahy, úrazů, krve a omylů.

Truhlářské učení mě zdokonalovalo. Takové řemeslo se nenaučíte hned. Je to běh na dlouhou trať. Musíte zkoušet, vytvářet, předělávat a hrát si. Prostě se musíte ponořit do své práce a disponovat alespoň základním talentem. Škola vám dá základ, který musíme dále sami rozvíjet. Už při škole jsem zkoušel občas něco prodat. Vzal jsem kus dřeva, udělal jsem z toho nějaký výtvar a čekal, jestli se bude někomu líbit. Ono se to kupodivu líbilo. Poté jsem začal s nábytkem. Židle, stoly, komody, skříně, zahradní nábytek a další. Odbyt začal fungovat celkem pravidelně.

Asi v 25 letech jsem začal pracovat sám na sebe. Založil jsem v Milanu spolu se svými kamarády dílnu. Velmi šikovní kluci. Začátky nebyly lehké. Lidé k nám neměli důvěru, což se dalo pochopit, byli jsme mladí. V očích určitých lidí jsme se jevíli neseříózně. Ale časem jsme si vybudovali silnou klientelu, která se k nám vracela, dohazovali nás kamarádům, známým. Vcelku rychle jsme se dostali do podvědomí širšího okolí. Říkali jsme si, že bychom měli dát společnosti název. Aby nás klienti poznávali. Shodli jsme se na LEGNO.

Připravili jsme pro naše potencionální zákazníky místnost, dnes by to byl showroom, abychom jim mohli demonstrovat naše výrobky. Když člověk vidí na vlastní oči, že jsme schopni vytvořit zajímavé kousky, budí to v něm větší důvěru. Může si na ně sáhnout, zjistit, zda mu vyhovuje materiál, barva a mnoho dalšího.

Vystavovali jsme na různých akcích, abychom byli na světle. Čas plynul. V původním osazenstvu jsme se drželi poměrně dlouho. Samozřejmě k nám přibylo pár lidí. Plány za nás nikdo jiný nesplní. Nepopírám, že nás potkaly i horší časy, ale všechno se zvládlo.

Po dlouhých patnácti letech více méně bezproblémového fungování přišla lukrativní nabídka. Bylo nám jasné, že není třeba polemizovat. Mezi námi společníky panovaly až nad míru dobré vztahy. Jedna velká dřevařská firma z Milana nám dala návrh na koupi naší firmy za částku, která by každého z nás zabezpečila až do konce života. Rozhodnutí bylo jednohlasné. A tak LEGNO přešla pod společnost, jež měla v plánu udělat z nově příchozí

firmy divizi pro individuální, luxusní požadavky movitých klientů. Tím skončila naše dlouholetá spolupráce.

Dva kluci se posunuli do nejvyššího managementu. Třetí se odstěhoval do Švýcarska, kde rozdává své zkušenosti dalším holkám a klukům. Něco mu to vynáší, ale ani jeden z nás již pro peníze pracovat nemusí. A kam jsem se vrhl já? Nejsem daleko od svého rodného města. Jen jsem se posunul o malinko dále na sever a do vyšší nadmořské výšky. S manželkou a dětmi jsme si v Bormiu nechali postavit menší vilu.

Gabrielle jsem potkal pár let po založení firmy. Občas k nám přicházely i ženy, kterým se líbily naše výrobky. Pravda, jednání byla někdy složitější než s muži, leč komu by vadilo dohadovat se s někým, kdo vás přitahuje. Gabrielle byla o rok starší. V té době mi bylo 27, jí bylo 28, vypadala mladě. Objednala si od nás pár velmi vkusných věcí k sobě do bytu.

Samozřejmě jsem využil situace a veškeré věci ohledně této zakázky jsem řešil já.

Spokojenost nakonec panovala na obou stranách. Gabrielle byla spokojena s naší kvalitou, a my jsme byli zase rádi, že máme o potencionální zákazníky více, protože nám slíbila nové klienty, tak se také stalo.

Co mě přece jen zajímalo po dokončení zakázky nejvíce, byla její náklonost ke mně. Jestli existuje nebo neexistuje. Navrhl jsem setkání při večeři. Souhlasila. Slovo dalo slovo, začali jsme spolu chodit, přestěhovali se spolu do menšího bytu v Milaně a doufali jsme ve společnou budoucnost. Ta se našťastí dostavila. Máme dvě děti. V Bormiu se nám líbí.

Po přemístění na sever jsem přemýšlel, zda se mám pustit do svého snu. Peníze byly, jen mi vrtalo hlavou, zda se nepouštím do příliš velkého bláznovství. Abyste chápali mé myšlenkové pochody. Již v době práce se dřevem mě velmi zajímala auta. Jenže v té době nebylo příliš času, abych se jim mohl věnovat tak, jak bych chtěl.

Zajímala mě hlavně italská produkce. Design jednotlivých vozů, technické parametry, odlišnosti modelů. Postupně přišly na řadu i německé a americké stroje. Firmě se dařilo poměrně dobře. Když přišla již zmiňovaná nabídka na koupi naší původní společnosti, uvědomoval jsem si jednu věc, za odměnu, která mi případně, koupím pár starších vozů a budu doufat, že se mi je podaří dát dohromady a prodat se ziskem.

Z minulých dob jsem měl známosti mezi mechaniky, lakýrníky a vůbec mezi kluky, kteří věděli, co dělají. Nutno dodat, že velmi dobře. Několik z nich se mi podařilo obvolat a s pár z nich jsme se dokonce sešli. Při setkáních jsem nastínil moji vizi. Ne každý se s ní ztotožnil. Nic proti tomu. U zaměstnavatelů měli své jisté, vlastně jim nic nechybělo. Jenže čtyři z nich mi řekli: „Jdu do toho.“

Psal se přelom tisíciletí, firma na dřevo byla prodaná, finance mi nescházely, takže jsme s kluky opatrně začali pošilhávat po autech, která by za to stála. V plánech ze začátku nebyly nějaké drahé skvosty. Proč se hned vydávat z tolika peněz, když je možnost koupit něco levnějšího, trochu si s tím pohrát a poslat vůz k dalšímu majiteli. S čím jiným bychom měli začít než s italskými auty jako Lancia, Alfa Romeo nebo Fiat.

První vlaštkou byl Fiat 500. Proč? Dal se pořídit levně, náhradní díly byly poměrně dostupné, a co nebylo, snažili jsme se co nejvěrněji vyrobit kopii originálu. Celková čísla mluví jasně. Ne každé auto se může pochlubit počtem vyrobených kusů přesahující 6 000 000. My se však zaměřili na méně početné verze. Jméno Abarth se vyslovuje většinou v souvislosti s úpravami vozů Fabbrica Italiana Automobili Torino, zkráceně FIAT.

Manželka se přes nějakou svou kamarádka dozvěděla zásadní věc. Jedné ovdovělé ženě zůstal v garáži Fiat. Ona samozřejmě absolutně neměla představu, co s takovou pozůstalostí má dělat, proto jsme se na to s chlapci zajeli podívat. Paní nebydlela daleko. Cesta nám trvala něco přes dvacet minut. Vřele nás přivítala a hned nás vedla do garáže.

Bylo vidět, že vůz byl bývalým manželem slušně opečováván. Na první pohled jsme si říkali, co je na tom autě zvláštní. Pak na to Carlo kápl. Rozšířené blatníky, pětistupňová převodovka, štírek na kapotě. Byl to model Fiat Abarth 695 SS Assetto Corsa.

Pokukovali jsme jeden po druhém a všem nám bylo jasné, na jaký poklad se díváme. Uctivě jsme poděkovali a slíbili, že do druhého dne se vyjádříme. Skoro se zavařil počítač, když jsme o modelu hledali bližší informace. Plán byl jasný. Za rozumné peníze vůz koupit, uvést ho do co nejlepšího stavu. Následně ho prodat a samozřejmě na něm vydělat.

Stanovila se částka, kterou jsme byli ochotni zaplatit. Ta byla přednesena vdově. Souhlas o koupi byl stvrzen podepsáním kupní smlouvy. Do týdne byl vůz na dílně. Všichni kluci v té době byli zaměstnáni ještě u svých původních chlebovárců. Chodili mi pomáhat ve volných chvílích. Nebylo totiž v mých silách platit je tak, jak by si představovali.

Byl jsem na začátku. Měl na dílně pouze jeden vůz. Do dneška jsem jim zavázán, že se na mě nevykašlali. Během renovace Abarthu jsme sháněli další kousky. Bylo velké štěstí, že upravený Fiat byl v původním, kompletním stavu a nebylo třeba dohledávat díly. Všechno jsme měli. Zbývalo jen vůz odstrojit, rozebrat a začít od začátku. Sundání šlo velmi rychle. Všechno, co bylo potřeba, se zrenovovalo. Znovuzrození nám trvalo skoro půl roku. Mezi tím jsme hledali další kousky.

Nedaleko za švýcarskými hranicemi se objevila Alfa Romeo Montreal. Antonio tam byl pracovně kvůli jinému vozu. Jeho majitel chtěl udělat servis na svém Porsche. Jenže pozorný Antonio se všiml i jiného stroje. Nenacházel se zrovna v dokonalém stavu. Měl zprohýbané blatníky, nárazníky, chyběla sedačka řidiče a pod autem byly kaluže od všeho možného. Majiteli nic nenaznačoval. Jen tak pohledem zjistil, jaká je situace.

Řekli jsme si co a jak, stanovili maximálně odkupní cenu a zavolali pánovi. Na dotaz, zda je ochoten tu italskou V8 prodat, odpověděl s jistou dávkou překvapení, že ano. Načež se dotazoval, jak o ní víme. Po vysvětlení se do telefonu usmíval, přičemž nás pozval, ať se brzy stavíme, že vše připraví. Mimo to také probíhala konečná fáze renovace Fiatu. Po půl roce se doleštily poslední části karoserie. Celý natěšení jsme vůz nabídli k prodeji. Netrvalo to ani čtrnáct dní. Volal zájemce z Německa. Prý se přijede podívat. Do týdne od zavolání byl „štírek“ pryč.

Bylo to poměrně povzbuzující. Pokud se někomu líbí, co jste vytvořili, nehledě na to, že jsme na autě určitě neprodělali, pak je to balzám na duši. Pán ani nesmlouval. Přijel s kamarádem, zkontrolovali, co chtěli, projeli se, naložili vůz na podvalník a zmizeli v dáli.

Montreal tou dobou čekal v naší garáži. Dostavila se však menší komplikace v podobě nových projektů. Kupující Abarthu nám totiž dohodil vozy svých přátel. Rázem nám na dílně stály takové stroje jako Audi S1 quattro, Lancia Delta HF Integrale či Porsche 959. Nadšení bylo nesmírné. Vždyť náhoda nás dostala k tomu, abychom vše rozjeli, tak říkajíc, ve velkém.

Doba plynula, my získávali stále větší renomé. Mimo mechanické práce jsme museli také rozvíjet další aspekty podnikání. Tím bylo hlavně povědomí veřejnosti o nás.

Když kluci nepotřebovali pomoci na dílně, snažil jsem se tuto část zastat. Jezdil jsem po různých výstavách, srazech apod. Bavilo mě to, koho také ne. Člověk poznal neskutečně zajímavé lidi. Většina z nich buď sbírku aut měla, nebo s ní začínala. Tak jako tak nebylo pochyb o tom, že by se takoví lidé hodili. Tahle setkání měla samozřejmě jednu podmínku. Na srazy těžko přijedete na kole. Musíte zaujmout potencionální klienty. K tomu byla hojně využívána, toho času již zrekonstruovaná, Alfa Romeo. Vypadala reprezentativně a propagovala naše umění. Nejlepší cesta k navázání konverzace.

Saint Moritz se stal místem, kde poprvé došlo na setkání s ostatními nadšenci. Nikdy si nesednete s každým, to ani není možné. Veskrze se na takových akcích pohybují normální lidé, kteří mají své myšlenky srovnané a nepotřebují se předvádět před druhými. Postupem času jsme získali v oboru několik přátel, se kterými se stýkám dodnes. V té době mě napadla jedna myšlenka.

Zahrajeme si hru. Poměrně složitou, časově i finančně náročnou, ale bude nás bavit. Odcizíme pár aut. Šílené? Ano. Nelegální? Ano. Proč do toho půjdeme? Prostě chceme. Všechno začalo jedním úkolem. Sehnat partu lidí.

Několik let po založení renovátorské dílny už byla situace nakolik stabilní, že jsem mohl pověřit jejím chodem nejzkušenějšího člověka. Leonarda jsem znal přes deset let. Byl zodpovědný, pracovitý, měl respekt ostatních a věděl, co dělá. Tím pádem jsem nemusel řešit pracovní záležitosti. Za to jsem však měl čas na vymýšlení blbostí. No a tou největší se stala zlodějská akce. Ta měla několik podmínek. Žádné zbraně ani násilí. Čistý zločin. Vybrat pouze schopné, spolehlivé lidi, kteří si nebudou hrát na kovboje a odvedou dokonale zadaný úkol. Pár mě jich napadá.

V minulosti jsem občas narazil na lidi, co znají jiné lidi a nikdy není daleko k tomu, nahlédnout na druhou stranu zákona. Kdo je svatý, ať hodí kamenem, tím však nechci říct, že bych páchal těžké zločiny, vraždy atd., toho se bojím jako čert kříže, ale s dvojitým účetnictvím určité zkušenosti mám.

Abych se vrátil k původní myšlence. Rozhodil jsem sítě v oboru, ve kterém jste jednou nohou v hrobě a druhou v kriminále. Stále balancujete na hranici, kde jde do tuhého. Se čtyřmi přáteli jsme si řekli jednu věc - jak již padlo, nechceme, aby došlo k nějakému násilí, tudíž jsme si dávali pozor na minulost každého vyvoleného zloděje. Musí umět zachovat chladnou hlavu a zbraň do ruky nedostanou. Tato akce bude o eleganci, umění, staré škole.

**Na ostro vše** odstartovalo jeden páteční večer. Pánové ke mně přijeli na návštěvu s tím, že probereme důležité věci. Je příjemný večer, svítí slunce, z velkého okna je vidět nádherná příroda. Začínáme hovořit. Každý představuje své kandidáty a na stole máme na papírech napsaná jména, k nim o každém přiřazené bližší informace.

Víme, co umí, čím se zabývali a co dělají nyní. Lidi v aktivní zlodějské službě jsme vyškrtli rovnou. Je to příliš nebezpečné. Mohou být sledováni, což je nežádoucí. Přirozeně není vyloučený ani fakt, že by vysloužilí lupiči nemohli být pod dohledem, ale pravděpodobnost je menší. Snad máme pravdu. Takže partu vyvolených bychom měli.

## Automobil číslo 1

Mé jméno je Valentino. Na světě už se pohybuji téměř půl století. Pokud bych měl sepsat životopis, dočetli byste se v něm, že první mé pracovní kroky vedly k dílně, kde se rozebíralo snad úplně všechno, co mělo kola. Mnoha věcem jsem se tedy přiučil.

Bylo mi patnáct. Což by vás mohlo vést k mylné představě o tom, že jsem nemohl rozvíjet své řídičské schopnosti, jejichž počátky se datují z dob, kdy jsme jako kluci jezdili na dřevěných kárách pochybné konstrukce. Kolem dílny totiž byly nekonečně dlouhé louky.

Lidé s benzínem místo krve tuší, o co šlo. Proháněl jsem různé stroje a učil se. Jak už to tak čas od času bývá, postupně jsem se dopracoval od nezkušeného mladého střelce, až po jezdce se slušným renomé.

Žiju poměrně normální život, takže v okamžiku přečtení strohého dopisu, jsem lehce zamrzl.

Psalo se v něm: Chtěl bych Vás požádat o přivezení Porsche 356, do 19.8 - Bormio.

Sedl jsem si do pohodlného křesla v obýváku, na kvalitní posezení si potrpím, a pět minut jsem byl v absolutním deliriu. Emoce se ve mně míchaly. Nevěděl jsem, co si o tom mám myslet.

Díval jsem se na obálku, zda nenajdu nějaké stopy po odesílateli. Nic. Byl velice pečlivý, se zpáteční adresou se samozřejmě neobtěžoval. Důvod znal jen on sám. Za chvíli někdo zazvonil. Plný dojmů a myšlenek jsem došel ke dveřím. Za nimi jsem našel pouze další obálku.

Ještě jsem ani nezabouchl dveře a řádky jsem měl přečtené. Úhledným písmem mi bylo sděleno následující: Vůz najdete velmi často poblíž Piazza Navona v Římě.

Co si budeme povídat, z toho jsem byl zmatený ještě více než předtím. Zavřel jsem za sebou pomalu vstupní dveře, šel do kuchyně a urychleně se napil vody, abych se vrátil zpět do reality.

Mám se s tím někomu svěřit, nemám se s tím někomu svěřit? Nakonec jsem se rozhodl sdělit tuto událost manželce. Nebyla z toho o nic víc moudřejší než já, nicméně se mi alespoň lépe dýchalo, protože jsme si o tom mohli promluvit. Ani jeden z nás nevěděl, jestli je všechno myšleno vážně nebo zda je to pouze žert. Otázky bez odpovědí se rojily jako vosy.

„Přijdu v Římě k autu, tam budou klíče, otočím a jedu?“ Říkám si sám pro sebe. Jednoduché, nebezpečně jednoduché.

Je pozdě, jdu si lehnout. Jenže usnete, když vám v hlavě pořád koluje zadání úkolu. Zdánlivě lehkého úkolu. Nakonec jsem přece jen upadl do hlubokého spánku. Ráno jsem se probudil s tím, zda se mi to všechno jen nezdálo. Z mylné představy mě vyvedl pohled na noční stolek, kde ležel onen dopis.

Manželka byla v práci. Volat jí nebudu. Sbalil jsem si pár věcí, zavolal si taxi a po cestě se zastavil za ženou. Dobře mě zná, došlo jí tedy, co chci udělat. Jen mi dala pusku a řekla: „Vrať se brzy.“ O hodinu později sedím ve vlaku směr Řím.

Cesta z Bologni není příliš komplikovaná. V hlavním městě jste cca za 2 hodiny. Vylézám z vlaku, dívám se na velké hodiny. Vidím, že ručičky se překrývají, je právě poledne. Čas oběda.

Z Roma Tiburtina je Piazza Navona několik stanic metrem. Po zbytek cesty prostě poznáte krásy Říma pěšky. Říkám si, že kolem známého náměstí nemohou být špatné restaurace. Zabrousím tedy hned do první, která má příjemnou zahrádku, nechodí kolem kvanta lidí. Objednám si lasagne, k tomu si dám víno a sleduji okolí.

Samozřejmě nekoukám po okolí jen tak z nudy. Přece jen má cesta do Říma jeden krásný, a na druhou stranu poměrně divoký úkol. Musím přivést kus automobilové historie, o kterém vůbec nic nevím. Auto poznám, myslím, že více jak jeden exemplář v okolí náměstí parkovat nebude.