



Nahoře: Nový Bond Pierce Brosnan s legendou série Desmondem Llewellynem.
Dole: Brosnan na place s BMW Z3 a herečkou Izabellou Scorupco.
Na protější straně: S Rogerem Moorem během návštěvy natáčení ve studiích Leavesden

brutálně šlapat za krk. Aston Martin, o ten máme pořád strach.“

Model F355 představoval pro Ferrari určitý restart. Když v roce 1988 zemřel zakladatel společnosti Enzo Ferrari, prožívala tato nejslavnější italská společnost krizi identity, která se časově shodovala s nejslabšími novými vozy v její tehdejší čtyřicetileté historii, k čemuž se přidal i propad ve Formuli 1. V roce 1991 jmenoval šéf skupiny Fiat a otec rodiny Gianni Agnelli novým generálním ředitelem Lucu di Montezemola – jednu z nejvkusnějších postav světového automobilového průmyslu – a došlo k rychlému návratu do formy. V polovině roku 1994 se na trhu objevil model F355, který vycházel z dosluhujícího modelu 348, těžil však ze vznešené vizuální proměny od Pininfariny a rozsáhle přepracovaného vidlicového osmiválce o objemu 3,5 litru, jenž dodnes patří k největším mechanickým klenotům Ferrari.

Rozhodně má jeden z nejlépe znějících motorů, jak můžete na okamžik slyšet ve filmu *Zlaté oko*, kde operní kvílení Ferrari

kontrastuje s umírněnějším burácením šestiválce Astonu. Za volantem seděl syn Rémyho Julienna Dominique, jenž dubloval Famke Janssen (paruka a tak dále) a plně využil sklonu Ferrari k přetáčivosti, která se pro automobilové honičky více než hodí. Oba vozy od sebe dělí tři desetiletí technického pokroku, takže ve skutečnosti by Aston nepoznal, kudy se Ferrari vydalo, ale o to tu sotva jde. Rémy Julienne se však kvůli tomu musel pořádně zamyslet.

„Srovnat výkon dvou vozů, které nemají nic společného, je velmi složité,“ připomněl. „Používáme triky, jako jsou hroty v pneumatikách, aby to klouzalo. Je to pravý opak toho, co jsme byli zvyklí dělat, ale právě proto je tato práce tak fascinující. Scéna honičky – není to kaskadérská scéna – musí být rafinovaná, aby se přizpůsobila výkonu herců. Vyžaduje to hodně zručnosti, aby výsledek přesně sedl do kamery.“

Samozejmě za předpokladu, že se člověk neustále plně soustředí. „Famke seděla ve Ferrari a já musel řídit Astona, abych zůstal vedle ní. Usmívala se na mě úsměvem, který by člověku odfoukl knoflíky z košile, a v první zatáčce jsem se na ni já blázen podíval a málem jsem tu zatáčku nedal.“

Když Ferrari na chvíli ztratilo kontrolu nad trakcí a při výjezdu ze zatáčky se dostalo do piruety přímo před Aston, utrpěly oba vozy kosmetické škody. Podpůrný tým Astonu opravil DB5 přes noc, zatímco Ferrari bylo odesláno k prodejci v Monte Carlu. Brosnan mezitím přiznal, že měl s DB5 své vlastní problémy. „Musel jsem s ním jezdit před kasinem v Monte Carlu. Vlastně jsem na něm odrovnal ruční brzdu. Opravdu. Udělali jsme asi osm záběrů a všichni se ptali: ‚Co to tak smrdí?‘ A já na to: ‚Nevím.‘ Měl jsem zataženou ruční brzdu a jel jsem do kopce a couval.“

Druhý hvězdný vůz *Zlatého oka*, BMW Z3, takovými problémy netrpěl. EON podepsal s BMW smlouvu na tři filmy, což vedlo k tomu, že se v tisku objevily výtky, že Bond „přebíhá“ k německé značce. Po čtvrtstoletí se snadno zapomíná, že BMW se v polovině 90. let vezlo na vlně technologického, tvůrčího a obchodního úspěchu a roadster Z3 byl jedním z nejžhavějších nových vozů roku.

