



VETERÁN 4

2022

číslo 195

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



ŠKODA 1100 OHC COUPÉ

Unikátne kupé opäť jazdí

www.veteransk.sk

**Renault
Caravelle**
Očarujúci kabriolet
ako ozdoba zbierky.

**Tajomstvá
BMW Múzea**
Potulky po
miestach, kde bežný
návštevník nezavíta.



CENA: 3,96 € / 129 Kč / PREDPLATNÉ: 3,30 €



ABADAL

– VIVA ESPAÑA, VIVA CATALUÑA (I. ČASŤ)



Automobily Abadal patria k úplným automobilovým počiatkom Katalánska. Veľmi rýchlo sa zaradili k noblesným značkám luxusných vozidiel. Príbeh Francisca Serramelera y Abadal a jeho vozidiel stojí za zaznamenanie.

Text: Jiří Fiala, Caramulo (P) a Sils, Girona (E)

Foto: autor, archív autora, Ministerio de Economía y Empresa, La Bibliothèque nationale de France

Dona Francisco (*28. júl 1875, Manresa; Bages – † 17. december 1939, Barcelona) prezývali Paco Abadal. Keď bol malý, rodičia sa presťahovali z Manresy do Barcelony. Vyštudoval priemyselné inžinierstvo. Celoživotne

a horlivo vyznával šport vo všetkých jeho podobách. V posledných rokoch 19. storočia patril k najvytrvalejším a najhúževnatejším bežcom a cyklistom. Stal sa profesionálnym bežcom, majstrom Katalánska v rýchlostnom

behu aj v behu na dlhé vzdialenosti (1894) a vicemajstrom Španielska v rýchlostnom behu (1904). Bol členom klubov Sociedad de Volocipedistas de Cataluña a Sportsmen Club de Barcelona. Paca poznali aj ako ka-



HISPANO-SUIZA

Estudiados y construidos para las carreteras españolas, siendo preferidos á los extranjeros.
Construcción sumamente sólida y ligera. Chasis de acero embutido con magno. Mecanismo sencillo, accesible de fácil manejo y silencioso.
Presos sumamente potentes, indispensables para las fuertes pendientes.

Ahorra de espacio el motor, cambio de marcha y mecanismo en general herméticamente tapado, al abrigo del polvo, tierra y agua.

Refrigerador especial, impide el sobrecalentamiento del motor en las curvas y malos caminos.

PATENTES VENDIDAS en SUIZA y en ITALIA
POR PRUEBAS Y PROPUESTAS

F. S. ABADAL. — Consejo de Ciento, 343. — BARCELONA

Inzerát na Abadalove obchodné zastúpenie barcelonskej luxusnej automobilky Hispano-Suiza.

Abadal s továrenským vodičom na ceste cez hory a doly medzi mestami Sitges a Castelldefels.

talánskeho priekopníka motocyklového a motoristického športu, neskôr ako významného obchodníka a priemyselníka.

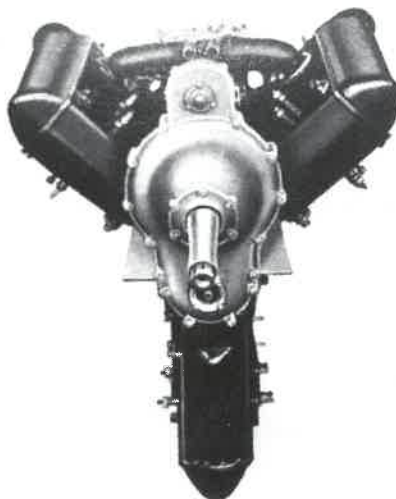
VÁŠEŇ PRE VOZIDLÁ

Francisco sa zúčastnil prvých španielskych automobilových pretekov Copa Cataluña či okruh Bajo Panadés. Prvé preteky absolvoval s trojkolkou Clément 1,75 HP. Úspechmi v cyklistike si zarobil peniaze, za ktoré roku 1902 majetkovo vstúpil do barcelonskej firmy Auto Garaje Central predávajúcej a opravujúcej bicykle, motocykle a automobily. Predávali aj pohonné hmoty, oleje a príslušenstvo. Garáže boli založené roku 1895 na ulici Consell de Cent (poznámka: podľa iného zdroja Abadal založil garáž roku 1901). Neskôr sa presťahovali do ulice Aragón, odkiaľ rozšírili aktivity do nie príliš vzdialených priestorov na ulici Sepúlveda, a na prieľahu Carretera de Sarrià. Zakrátko vznikla na námestí Letamendi moderná pobočka, ktorá sa okrem opráv zaoberala aj stavbou karosérií. Neskôr, počas 20. rokov, tu vybudovali hlavný showroom, do areálu ktorého sa pohodlne zmestilo cez tristo automobilov – to ale veľmi predbiehame (poznámka: podľa iného zdroja sídlilo riaditeľstvo Auto-Garaje Central na čísle 36 na Rambla Catalunya).

PRVÉ ÚSPECHY

Paco Abadal vďaka osobnému prístupu čoskoro oslavoval veľké úspechy. Zákazníkom pomáhal vyberať vozidlá, hlavne francúzskych značiek, preberal ich v továrňach a potom doručoval a odovzdával. Miestne

noviny ho vychvalovali, keď popisovali, ako v júni 1903 osobne a bez poškvrny doviezol z Paríža po osi Clément 12 HP „významného občana mesta“. Od zástupcov firiem sa očakávala aktivita a promočné jazdy ponúkajúce vozidlá potenciálnym kupcom. Abadal v tom čoskoro vynikal. Paco prevádzkoval v garážach aj sklad francúzskych pneumatík Michelin. Bol uvedený aj vo svojej dobe slávnom, vyše tristostránkovom atlase Michelin Španielska a Portugalska. Atlas bol distribuovaný „s láskou a zadarmo“. Na propagáciu vozidiel slúžili plagáty objednané od modernistického maliara Ramóna Casasa – prvý plagát zo septembra 1904 mal názov „Dáma s norkom“ s automobilom v poza-



Činný Abadal sa dostal aj do vzduchu. Letecký motor Abadal Y-12.

dí za norkovým kožušom krásky. A v roku 1904 stihol Abadal založiť aj prvú autoškolu v Barcelone.

PRVÉ AUTO

Španielske kráľovstvo nezostávalo vo vývoji „samohybu“ pozadu. Skupina podielnikov založila roku 1898 spoločnosť vyrábajúcu automobily konštruované najatým brilantným technikom, Švajčiarom Marcosom Birkigtom. Firme sa nedarilo. Vyšiel až tretí pokus, keď 14. júna 1904 bola v Barcelone založená Hispano-Suiza Fábrica de Automóviles S.A. s Birkigtom ako šéfkonštruktérom. „Prvá španielska automobilka“ mala silných domácich zástancov, okrem iného aj jeho výsosť Kráľa Alfonsa XIII., nadšencov a podporovateľov automobilizmu. Hlavní akcionári v novembri 1904 pozvali významných podnikateľov, Paco Abadala, Dominga Baleta a Salvadora Miracla, aby s nimi prerokovali agentúru zmluvu. Balata začiatkom roku 1905 vyhodil, pretože nectil firemnú cenovú politiku. Abadal, vo veku 29 rokov, sa v novembri 1904 stal prvým oficiálnym plnohodnotným zástupcom značky. Georgano síce píše o Abadalovom prvom zastúpení Hispano-Suiza v Madride (1904), ale pravda je najskôr taká, že existovalo jediné, a to Abadalovo v Barcelone. Vďaka aktivitám populárneho Paca sa ohlas a popularita čerstvej značky Hispano-Suiza šírili veľmi rýchlo.

V apríli 1905 sa Abadal s pretekárom Igualom ako spolujazdcom zúčastnili na jazde kolóny vozov do kláštora Porta-Coeli západne od Valencie. V jednom z automobilov



Francisco Abadal predváža svoje auto, s ktorým prekonal rýchlostný rekord na Cuesta de las Perdices.

(inej značky) sa zúčastnila aj jeho výsosť kráľ Alfonso XIII. Abadal za volantom spoločlivej, vrtkej, ale drobnej hispany 20 HP budil veľkú pozornosť, najmä keď prekonal vzdialenosť Porta-Coeli cez hory do Sagunta za 50 minút. Nechal za sebou veľa áut renomovaných zahraničných značiek a jeho automobil ako jediný vyšiel až na samotný vrchol hory, kde stojí hrad. Pri odchode zo Sagunta prišiel zaprášenému Abadalovi osobne pográtulovať kráľ Alfonso XIII., vypytoval sa ho na vozidlo aj na novú továreň.

Paco, ktorý sa ešte nestačil vrátiť z Valencie, pod dojemom z jazdy stihol odoslať už niekoľko objednaných a kúpených vozidiel klientom. V máji 1905 Paco získal s HS 20 HP Strieborný pohár za 11. absolútne miesto a víťazstvo v triede na Pyrenejskom pohári, jazde dlhej 1 300 km s početnými časovými a výkonovými skúškami, ktorej sa zúčastnilo 64 automobilov. Automobil jazdil rýchlosťou až 87 km/h. V októbri, v inej Hispano-Suiza 20 HP, podnikol ďalšiu spanilú obchodnú jazdu po Aragónii, v novembri sa vydal do Madridu. Znovu sa stretol s kráľom. Pri audiencii bol požiadaný, či by si jeho výsosť mohla automobil vyskúšať. Vyrázili z rezidence do El Escorial, pričom mladý kráľ časť cesty šoféroval. Po návrate nadšene referoval o kvalitách jazdy hispanky 20-24 HP. Stal sa nadšeným propagátorom novej značky a jeden automobil si hneď objednal.

HLADANIE MENA

Abadal nestačil automobil vhodne pomenovať. Deň pred odchodom z Madridu pozval novinárov. Pripravil malú prezentáciu, počas ktorej ich vozil medzi kráľovskou rezidenciou do kráľovského paláca El Pardo. Po neupravenej a dopravou neobmedzenej ceste prešli trasu dlhú 15 km za 14 minút, a to plynulo. Auto dobre brzdilo, jemne zastavovalo, absentovali vibrácie a nadmerný hluk. Paco trasu so žurnalistami absolvoval do večera štyrikrát. Niekde tu sa zrodilo meno Alfonso XIII. Prvá hispanka (20-24 HP karosovaná u F. Vidala v Barcelone) sa objavila v kráľovských garážach v auguste 1906, vzápätí si objednali väčšiu 40 HP. Barcelonská



Sogaso Abadal Buick v plnej rýchlosti na štrkovom povrchu, typickom podklade pre predvojnové pretekárske trate.



Paco Abadal bol jedným z prvých, kto využíval športové motívy na propagáciu značky - tu je ukážka z prospektu.

Hispano-Suiza sa najprv zúčastnila so štyrmi vozidlami, z toho jedným šasi, autosalónu v Paríži 1906, odtiaľ putovala väčšina ich automobilov na autosalón do Birminghamu (1906) a odtiaľ niektoré na prvý španielsky autosalón do Madridu (1907).

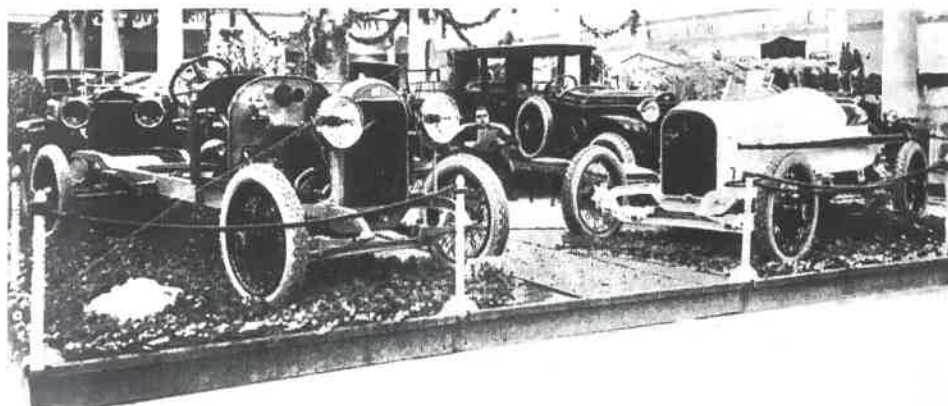
Španielsko nechcelo zostať pozadu za svetom - v USA vyrobili roku 1906 až 60 000 vozidiel, vo Francúzsku 55 000 automobilov, vo Veľkej Británii 28 000, v Nemecku 22 000 a v Taliansku a Belgicku po 19 000. Delové salvy v máji 1907 predchádzali otvoreniu prvého Medzinárodného autosalónu v Madride, organizovaného pod záštitou kráľovskej rodiny. Tlač písala o Francúzovi Sorelovi, ktorý z Paríža na madridský autosalón sám za volantom doviezol výkonný De Dion za 28 hodín. Jazda Abadala v roku 1905 na Hispano-Suiza 20 HP medzi Madridom a Barcelonou za 17 hodín a 20 minút a veľa ďalších jeho výkonov však pomaly zapadali prachom. Ďalšie promočné jazdy toho roku zaviedli Abadala na juh Francúzska. Dlhé jazdy typu Bordeaux-Barcelona alebo Madrid-Segovia-Barcelona, prekonávajúce obávané horské priesmyky, si zaslúžia obdiv.

ZAKOPNUTIE

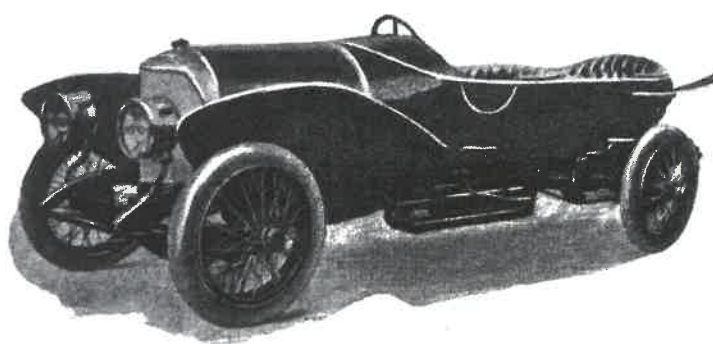
Firma Hispano-Suiza, ktorá predchádzajúce roky vykazovala zisk, sa v roku 1908 dosta-

la do vážnych problémov. Napriek tomu sa chcela 22. apríla 1908 zúčastniť prestížnych pretekov do vrchu Monte Igueldo v San Sebastiane. Pretože nemali žiadneho jazdca, najali Abadala (na 40/50 HP skončil tretí v triede) a Abadalovho zamestnanca Deryho (na 20/30 HP zvíťazil v triede). Paco sa roku 1908 osamostatnil, čo demonštroval aj tým, že v prvom ročníku prestížnych pretekov Circuito del Bajo Panadés (dĺžky kola boli 28 km) na 9 okruhov v máji 1908 štartoval s číslom „1“ na jednovalci Peugeot Lion. S absolútnym 5. miestom za oveľa silnejšími vozidlami bol spokojný. Abadal v roku 1908 rozšíril aktivity o stavbu karosérií, o ktoré sa starala Barcelonská pobočka Carrocería Francisco Abadal y Cia. Uvádza sa, že obliekla šesť šasi Hispano-Suiza kráľovských garáží do turistických karosérií. Ďalším zákazníkom bol marocký sultán žijúci v Seville (šasi Hispano-Suiza), niekoľkonásobný predseda vlády a zakladateľ Radikálnej strany A. L. Garcia (Mercedes), toreador „El Gallo“ R. G. Ortega (Berliet) a ďalší. Počas prvej svetovej vojny obliekli množstvo podvozkov značiek Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, Peugeot a Buick. Paco sa roku 1912 oženil s Mercè Duránovou, dcérou bohatého priemyselníka Joaquima Durána y Alberta. Mladý pár bol jednou z prvých rodín, ktoré si prenajali byt





Vozidlá Abadal Buick pri poslednom vystavení na autosalóne v roku 1922. Aj vtedy sa automobilky predhľadali, kto bude mať krajšiu expozíciu.



Elegantný Abadal s karosériou typu „kanoe-torpedo“ z roku 1913.

v secesnom dome Casa Milá (stavali ho v rokoch 1906 – 1910) svetoznámeho architekta Antonia Gaudího. Podivinsky architekt a jeho stavby sa neskôr stali legendami a ikonami katalánskej i svetovej architektúry.

VLASTNOU CESTOU

Abadal mal, podľa španielskych historikov, blízko k založeniu belgickej značky Imperia (1906 – 1949) cez spoluprácu a technickú pomoc s jej predchodcom – Ateliers Adrien G. Piedbouf z mesta Nessonvaux-les-Liege. K Abadalových širokým aktivitám patrilo od roku 1906 aj španielske zastúpenie Imperie. Podľa niektorých prameňov získal zastúpenie Imperie pre Belgicko a Francúzsko vrátane jeho kolónii. Agentúra André Girard-Bouvet, ktorá zastúpenie viedla, sídlila na rue Marbeuf 33, Champs Élysées v Paríži. Na Belgičanov pri ich návšteve v Barcelone urobil Abadalov podnik veľký dojem. To bol jeden z rozhodujúcich impulzov k Abadalovmu osamostatneniu (1908). Paco na vybudovanie vlastnej automobilky nemal dostatok peňazí, preto hľadal vhodnú destináciu. Nakoniec si tľapol s Belgičanmi. V Barcelone, po dohode so Sociétés des Automobiles Imperia, založil spoločnosť F.S. Abadal y Cia, ktorá sídlila na Calle de Aragón 239 – 245. Belgičania stavali pod menom Imperia dva športové

štvorvalcové modely: 15/22 CV (3 014 cm³) a 20/26 CV (3 617 cm³) s T hlavou motorov, podľa výkresov dodaných Abadalom. Katalánc poveril Belgičanov výrobou motorov, aby mu komponenty dodávali do Barcelony, kde ich používal vo svojich automobiloch novej značky Abadal-Imperia (1913 – 1914). V Belgicku vozidlá predávali ako Imperie, parížsky predajca ich vydával za francúzske automobily. Motory vozidiel 20/26 CV mali totožné vrtanie aj zdvih (80 x 180 mm) s automobilmi Hispano-Suiza Alfonso XIII. Veľmi vydarené napodobeniny hispaniek de facto odlišovala iba ich šípovitá maska chladiča. Elegantne ich obliekali osvedčené karosárne – parížsky Henri Labourdette (1899 – 1949) a Ets. Alin & Liautard et Cie (1909 – 1934) z Courbevoie (Seine).

Ešte v roku 1913 sa objavil Abadal-Imperia 15/30 HP so štvorvalcom 3 016 cm³. Objem mal zmenšený vďaka zdvihu 150 mm. Oba typy jazdili so štvorstupňovou prevodovkou. Pre motory s dlhým zdvihom bola charakteristická vysoká lineárna rýchlosť piestu, čo vyžadovalo (aj pri vtedajších kvalitách olejov, ložísk a vyvážení) nízke otáčky. To sa prejavilo síce relatívne nízkym výkonom (v porovnaní s dneškom), ale aj vysokým krútiacim momentom v nízkych otáčkach, čo bolo vynikajúcou prednosťou z hľadiska

Veľmi vydarené napodobeniny hispaniek de facto odlišovala iba ich šípovitá maska.

jazdného komfortu. Bočné vačkové hriadele poháňali ozubené kolesá. Tlakové mazanie motora obstarávalo zubové čerpadlo. Zapalovací magento Bosch. Kvapalinové chladenie s čerpadlom a ventilátorom. Brzdy ovládané pedálom pôsobili na zadné kolesá, ručná brzda na prevodovku. Podvozkový rám, vpredu mierne užší, vzadu trochu zvýšený, vyrobili z hlbokořazného ocelového plechu. Paco dokladoval kvalitu vozidiel jazdami naloženým automobilom po španielskych a francúzskych Pyrenejoch, prijímal naň stávky, ktoré vyhrával. Bez problémov dorazil do Paríža, kde bol vystavený. Spoločnosť F.S. Abadal y Cia v roku 1913 predstavila na XIV. parížskom autosalóne model Abadal-Imperia Tipo 45 HP so štvorvalcom 3 619 cm³. Státnok F.S. Abadal y Cia so štvoricou vozidiel vrátane šasi zožal veľký úspech. Páčila sa karoséria „kanoe-torpedo“ aj tvary vozidla karosárne Labourdette. Mladá chic značka zbierala objednávky. Francisco roku 1913 ukončil zmluvu s Hispano-Suiza.

V januári 1914, pri príležitosti otvárania madridského zastúpenia, Paco oznámil dva nové typy Abadal-Imperia so štvorvalcami – a síce 12 HP (2 121 cm³) s vrtaním a zdvihom 75 x 120 mm, a 60 HP (6 283 cm³) s vrtaním 1 200 mm. Tvrdil, že u 60 HP na skúšobnej stoličnici namerali výkon 130 k a že prototyp bol schopný dosiahnuť rýchlosť 150 až 170 km/h. Výrobca začal hneď zapisovať objednávky. Čoskoro sa ukázalo, že motor s tak veľkým zdvihom trpí neprijateľnými vibráciami, preto sa namiesto neho v roku 1915 objavil šesťvalec 45 HP (4 524 cm³, vrtanie x zdvih 80 x 150 mm) odvodený od 15/30 HP. Aby Paco demonštroval kvalitu vozidla 45 CV so šesťvalcom 4 524 cm³, nechal ho pod dohľadom technikov prejsť vzdialenosť 20 000 km. Potom ho pod starostlivou kontrolou rozobrali a bez výmeny jediného dielu znova zložili. Bežal ako hodinky. Pre iný test si zvolili, zrejme ako prví motoristi, o ktorých to bolo známe, okružnú cestu po obvode Pyrenejského polostrova. Auto fungovalo bezchybne.

➤ Druhú časť príbehu nájdete v májovom vydaní časopisu Veterán SK