



Maserati A6 1500

Volvo PV60

Ford Cortina

VETERÁN

5

2022

číslo 196

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



MERCEDES-BENZ SL

Z pretekárskej dráhy do našich srdc

Ford Thunderbird
Ako jazdí ikona z Route 66?

Lamborghini Trattori
Poľnohospodársky stroj ako investícia.





ABADAL – VIVA ESPAÑA, VIVA CATALUÑA (II. ČASŤ)



V príbehu o obchodníkovi Franciscovi Serramelera y Abadalovi, ktorý svoje meno prepožičal noblesným španielskym autám, sme skončili v roku 1915. Vtedy sa už naplno venoval produkcii áut vlastnej značky.

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

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

*Pokračovanie z aprílového vydania
Veterán SK 04/2022*

Vypuknutie prvej svetovej vojny a obsadenie Belgicka Nemeckom prerušilo dodávku

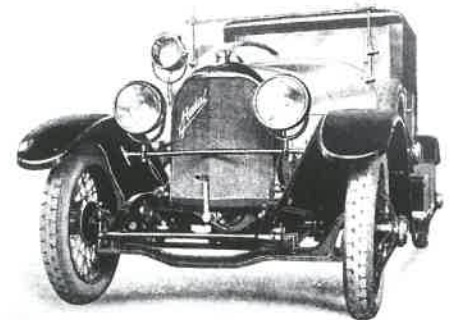
belgických motorov Imperia, a tým aj výrobu automobilov Abadal. Dovtedy fabrika vyrobila 90 vozidiel. Belgičania však vyrobené a rozpracované diely stihli odoslať do Barcelony, no Abadal bol nútený ukončiť všetky

zahraničné aktivity. Paco skúmal možnosti, ako pokračovať aj v Španielsku, a to pod značkou Abadal. Niekoľko vozidiel Abadal 12 HP a 15 HP so štvorvalcami 3 016 cm³, respektíve 3 619 cm³, po ktorých bol najväčší



Abadalové vozidlá sa vyznačovali kvalitným dielenským spracovaním a krásnymi detailmi.

Kresba modelu Imperia-Abadal s benzínovým štvorvalcom s objemom 3,6 litra, vyrobeného v roku 1922.



dopyt, sa narodilo v rôznych španielskych dielnach, najmä v tých pri diaľnici de Sarrià. Napriek problémom vznikli nové pobočky v Madride a Seville.

Keď sa skončila vojna, belgické dodávky boli obnovené. Automobily Imperia-Abadal často slúžili v Belgicku ako taxíky. Na trhu však dlho nepobudli. Roku 1923 nový majiteľ Imperie nákladnú výrobu týchto motorov ukončil, celkom vzniklo asi 170 kusov.

KOKETOVANIE S AMERIKOU

V roku 1916 sa Abadal stal španielskym zástupcom americkej značky Buick. Prišiel s heslom: „Keď niekto postaví lepšie auto, Buick ho prekoná“. Colné záznamy ukazujú, že sa mu čoskoro podarilo zväčšiť import Buickov o sto percent. To značku i Abadala nakoplo a zrodila sa spoločnosť Abadal-Buick (1916 – 1923). Paco však stále nebol spokojný. Vybral sa teda cestou, ktorú si už vyskúšal. Zobral existujúci agregát, tentoraz šesťvalec z Buicku (typu E 45), a začal ho montovať do trocha upravených predĺžených podvozkov rôznej dĺžky. Vybavil vozidlá novými chladičmi, vlastnými karosériami so spevnenými kapotami, vystrojil ich doplnkovými svetlometmi, kolesami s lúčmi z dubového dreva alebo z ocele. Pôvodný šesťvalec Buick mal objem 3 128 cm³ (vrtanie 76,2 x zdvih 114,3 mm), no Abadal hneď spočiatku zväčšil vrtanie na 80 mm (3 447 cm³) – typ DX-44 (45 k) a 85 mm (3 892 cm³) – typ DX-45 (52 koni). Agregát mal ventily v hlave valcov a chladienie vodným čerpadlom. Abadal vymenil pôvodný ocelový ventilátor a nahradil ho novým, hliníkovým, z jedného kusu. Kľukový hriadeľ bol uložený v štyroch ložiskách. Pri trojstupňových amerických prevodovkách

zmenil prevodové pomery a automobil vybavil vysokonapäťovým zapáľovaním Delco a samočinným nastavením predstihu. Aby si motor držal stálu hladinu oleja motora, namontoval doň čerpadlo. Podvozok bol s prednou tuhou nápravou, odpruženou listovými perami, a zadnou plávajúcou nápravou a štvrt eliptickými perami pomerne stabilný, odolný a relatívne mäkký. Zákazníci americko-španielske vozidlá obdivovali pre techniku a estetiku. Vozidlá Abadal-Buick mali športový strih a Paco ich predával súbežne s bežnými Buickmi.

Abadal a ďalší pretekári na jeho strojoch sa v rokoch 1914 až 1922 úspešne zúčastnili mnohých športových podnikov, napríklad preteky do vrchov Cuesta de las Reina

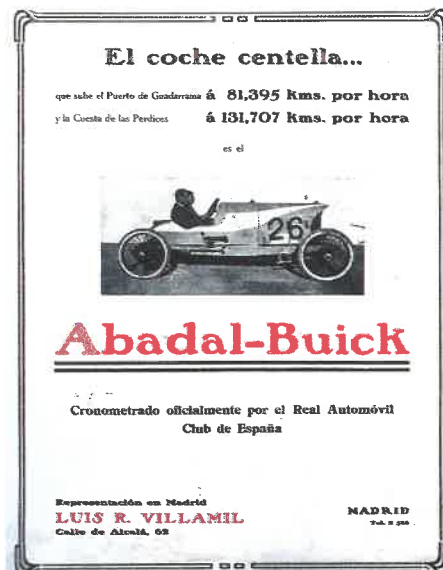
v Malahe alebo Cuesta del Ordal neďaleko Barcelony. V máji 1918 Paco prekonal rýchlostný rekord v pretekoch do vrchu Cuesta de Las Perdices pri Madride. Meraný úsek s dĺžkou 1,2 km zdolal priemernou rýchlosťou 107,462 km/h. Motor spaľoval alkoholové palivo, čo bola vtedy náhrada za v Európe nedostatkový benzín.

V roku 1919 Abadal na autosalóne v Barcelone predstavil novinky: šesťvalcové vozidlá Abadal-Buick 25/30 HP (3 956 cm³, 55 k) a 12/15 HP (2 783 cm³, 40 k). Tentoraz však motory Buick použil v neupravenej podobe, s pôvodnou trojstupňovou prevodovkou a s brzdami na zadných kolesách. Výroba Abadal-Buick skončila roku 1923, hoci aktivity zastúpenia pokračovali. Nie je známe, či k ukončeniu výroby viedol malý záujem kupujúcich, nerentabilita alebo prosté zastavenie dodávok amerických šasi.

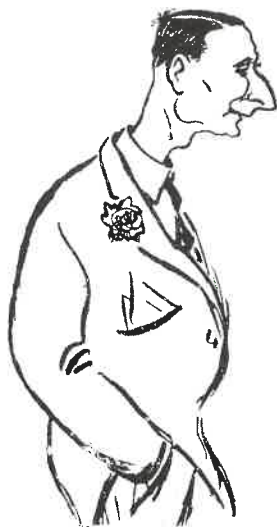
PO VOJNE

Po skončení veľkej vojny sa Abadal, rovnako ako ďalší španielski výrobcovia, pustil do konštrukcie a výroby nových podvozkov. Abadal predstavil ten svoj roku 1922. Obnovená značka Abadal-Imperia prišla s typom 40/50 HP osadeným radovým osemvalcom s vačkovými hriadeľmi v hlave a s objemom 5 630 cm³ (115 k), ktorý mal vrtanie 80 mm x zdvih 140 mm v šiestich guľôčkových ložiskách. Tento motor odvodili z Pacovho pôvodne leteckého motora Y-12. Prakticky ani v Španielsku nie je známa konštrukcia leteckého motora Paca Abadala, silne inšpirovaného konštrukciou leteckého motora Hispano Suiza V-8.

Abadalova benzínová jednotka mala tri rady štyroch valcov, označovali ju „Y“.



Inzerát vyzdvihujúci priemerné rýchlosti Abadal-Buick na pretekoch.



Vozidlo znieslo porovnanie s najlepšimi americkými výrobkami tých čias.

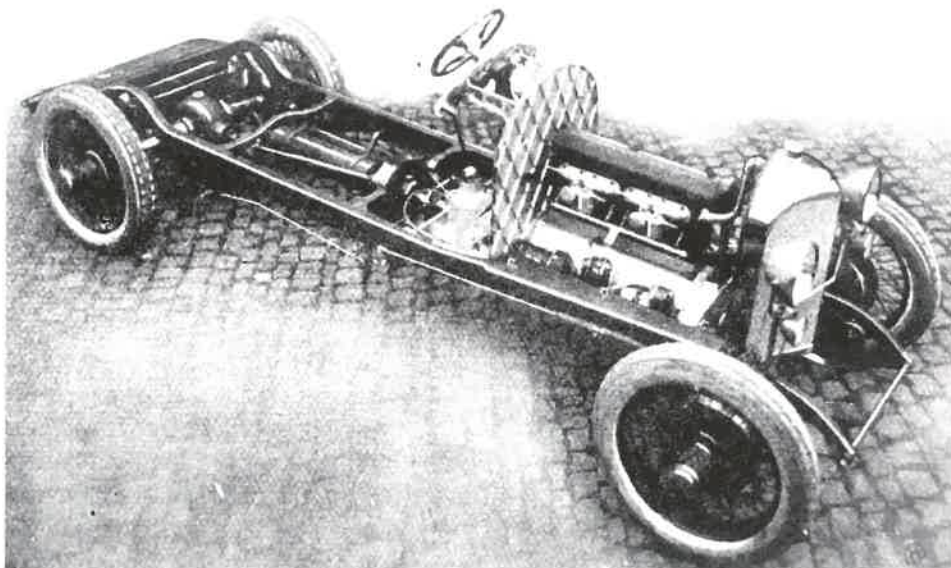
Abadal ju počas prvej svetovej vojny predložil francúzskym úradom, ktoré motoru namerali najvyšší výkon 375 k (275,7 kW). Nevie sa prečo, zrejme z kapacitných dôvodov a nedostatkov peňazí, no k jeho vývoju a výrobe nikdy nedošlo. Je pravdou, že osemvalcová Abadal-Imperia z roku 1922 mala podobné usporiadanie vačkových hriadeľov v hlave valcov. Ako v predchádzajúcich prípadoch, aj v tomto prípade išlo o belgický výrobok. Typ 40/50 HP bol odpoveďou na Hispano-Suiza H-6 predstavenú v roku 1919. Abadal-Imperia 40/50 HP bohužiaľ nepobral taký úspech, aký by si zaslúžil. Predpokladá sa, že sa narodili len tri alebo štyri kusy.

ZAOCEÁNSKA INVÁZIA

Abadal sa stal zástupcom aj ďalších amerických značiek ako Rugby, Lafayette a Hupmobile, britskej značky Triumph, francúzskeho Peugeotu a československej Škody. Predával ich v priestoroch Auto Garaje Central pri diaľnici de Sarrià, ale aj na ulici Aragón. Ďalšia kapitola Abadala ako výrobcu sa začala písať roku 1930. Vtedy sa Francisco znovu pokúsil vytvoriť vlastnú značku so staronovým menom Abadal a s využitím amerického radového osemvalcového trojlitrového motora Continental s bočnými ventilmi a podvozkom Hupmobile. Continental bol radový osemvalec 4 691 cm³ (85,72 x 101,6 mm) s najvyššími



Poslední Abadal na podvozku Hupmobile bol vyrobený v roku 1930. Na tomto podvozku a s osemvalcovým trojlitrovým motorom Continental zrejme vznikol len jeden. Luxusným autám doba a politická situácia nepriali.



Šasi prototypu Imperia-Abadal s osemvalcovým motorom s objemom 5,6-litra z roku 1921.

otáčkami 2 800 ot/min. Vozidlo bolo vybavené zapalovaním Delco-Remy a chladením pomocou vodného čerpadla. Motor mal tlakové mazanie a prevodovka bola štvorstupňová. Rázvor predstavoval 325 cm, šírka vozidla 140 cm, pod plechmi bolo odpruženie štyrmi poleiptickými pružinami a pevné oceľové disky kolies mali rozmery 29 x 5,50. Vozidlo znieslo porovnanie s najlepšimi americkými výrobkami tých čias. Paco tvrdil, že 70 percent dielov vozidiel pochádza zo Španielska, 30 percent je importovaných. O auto nebol záujem, nemali zákazky, preto ešte toho istého roku aktivity ukončili. Vyššie popísané vyplynulo aj z politickej situácie, keď nová republika luxusným vozidlám nepriala a zaškrtla priemysel, ktorý ich vyrábal. Zrejme vznikol iba jediný.

Po vypuknutí španielskej občianskej vojny (1936 - 1939) odišiel Abadal s rodinou do exilu do Talianska a jeho palác krátko nato, v januári 1939, zbral baskický predseda vlády José Antonio Aguirre. O pár týždňov neskôr, počas okupácie Barcelony republikánskymi jednotkami, sa tu na pár dní usadil generál Franco. Následne členovia jeho osobnej africkej maurskej gardy „Guardia Mora“ palác vyplenili. V perfektne renovovanej budove teraz sídli banka Banco Mediolanum. Paco Abadal sa v polovici roka 1939 vrátil do Barcelony a v tom istom roku zomrel.

Osud Francisca Serramellera y Abadal aj jeho automobilov ukrýva ešte mnohé tajomstvá, jeho automobily sú extrémne vzácne. Prežilo ich naozaj iba pár.

