

2021

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH

VETERÁN 10

číslo 189



ŠKODA 110 SUPER SPORT

Filmári ju nazvali Ferat.
Bol by z nej nástupca legendárnej 110 R?



Ford Mustang

Oplatí sa kúpiť tretiu generáciu americkej ikony?
Zisťovali sme, na čo si dať pozor.

Alfa Romeo 6C 2500 C Speciale

Kabriolet s veľkým príbehom, ktorého modelový rad
sa zapísal do kroniky automobilky zlatými písmenami.





VETERÁN

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



ÚVOD

3 / Editoriál
4 / Obsah

SPEKTRUM

6 / Špeciálna „kaki“ Jawa
8 / 120 rokov rýchlych škodoviek
9 / Drobničky z motoršportu

PREDSTAVUJEME

10 / Krvilačná Škoda
Škoda 110 Super Sport
20 / Kabriolet s veľkým príbehom
Alfa Romeo 6C 2500 Speciale

INVESTIČNÝ TIP

16 / Poník
Ford Mustang

ROZHOVOR V GARÁŽI

24 / Pedant a motorkár v jednom
Miroslav Dolník

10 KRVILAČNÁ ŠKODA



16 PONÍK



20 KABRIOLET S VEĽKÝM PRÍBEHOM



24 PEDANT A MOTORKÁR V JEDNOM





Alfa Romeo 6C 2500 C Speciale

Kabriolet s veľkým príbehom

Text: Jiří Fiala

Foto: autor (Villa d'Este, Rétromobile), archív autora, Artcurial, Pinifarina

Typový rad 6C, ktorý dostal názov podľa radového šestvalca, sa do fíremnej histórie zapísal zlatým písmom. Pri jeho vzniku stál nadaný konštruktér Vittorio Jano.

Jano sa v Alfa Romeo objavil začiatkom 20. rokov počas púte medzi zabudnutou značkou S.T.A.R., automobilkami Fiat, Lancia a nakoniec Ferrari. Firma ho poverila skonštruovaním ľahkého, výkonného automobilu, ktorý by nahradil rad RL/RM.

Lákadlo pre bohatých?

Alfa Romeo 6C 1500 (1,5-litra, ventílový rozvod OHC, 44 k) debutovala

v apríli roku 1925 na milánskom autosalóne. Už v roku 1927 sa objavila verzia DOHC (54 k), potom dvojitý karburátor (60 k) a prepínovanie (76 a 84 k). V rokoch 1927 – 1929 sa zrodilo 1 058 kusov. Nahradila ich 6C 1750 (v rokoch 1929 – 1933 vzniklo 2 579 kusov) s jednoduchými alebo dvojitými karburátormi, taktiež s prepínaním (46 až 102 k). Poslednou z tohto radu bola 6C 1900 (v roku 1933

bolo vyrobených 197 kusov) s najvyšším výkonom 68 k. Išlo o jedno z najdrahších vozidiel na trhu. Potom Vittorio Jano skonštruoval 6C 2300 ako lacnejšiu verziu špičkového typu 8C s osemvalcom. Príchod novinky sa časovo zhodoval so zostátnením spoločnosti Alfa Romeo. Spomínané 6C 2300 s jednoduchým alebo dvojitým karburátorom mali výkon 68 až 95 koní. Dokázali predáť len

obyčajných 180 kusov. V rokoch 1938 – 1952 existovala 6C 2500 (bolo vyrobených 1 313 kusov). Pre ňu Jano upravil dvojvačkový motor pracujúci s jedným alebo tromi karburátormi Weber. Kúpovani si ich len skutočne solventní zákazníci najzvučnejších mien. Okrem toho v rokoch 1948 – 1954 postavili niekoľko 6C 3000 (vyrobených 120 až 260 kusov), ktoré až na hrstku výnimiek našli svoje miesto v motoršporte.

Alfy mali vždy ručne radenú štvorstupňovú prevodovku. V ponuke boli tri dĺžky: 3 250 mm Turismo, 3 000 mm Sport a 2 700 mm Super Sport. 6C dostala množstvo podôb od púštneho dôstojníckeho vozidla 6C Coloniale (po Sahare s ňou jazdil aj maršal Rommel) po ostré špeciály (275 k) pre Mille Miglia (víťaz ročníkov 1928, 1929 a 1930), 24 Le Mans, Spa a ďalšie preteky. Šesťvalce v rokoch 1924 – 1947 vybojovali na prestížnych pretekoch celkovo 67 zlatých vencov. Rovnako tak zbierali vavríny na súťažiach elegancie. Len veľmi málo automobilov jedného typového radu malo tak veľa odlišných tvarových podôb.

Diablov nástroj

So 6C sa vďaka ich výnimočnosti spája množstvo neuveriteľných príbehov. Toto je jeden z nich. Továrň dodala v priebehu roka 1942 karosárni Pinin Farina celkovo 14 šasi 6C 2500, z ktorých sa šesť dožilo dneška. Konkrétne šasi # 915.169 dostal Farina 22. októbra 1942. Po vojne ho „obliekol“ a 26. septembra 1946 dodal úspešnej podnikateľke a milánskej módnjej návrhárke, šarmantnej pani Giuliane Ciuccioli Tortoli. Pre Pinin Farinu bolo vozidlo dizajnerským cvičením. Otvorená karoséria, tvorovo od vtedajšej produkcie úplne odlišná a prekvapivá, sa vyznačovala prednými blatníkmi integrovanými do karosérie a prekrytými zadnými kolesami. Novinku vystihuje firemný popis ako „hranatý“ dizajn s vysokými plochami bokov a „lodnými“ vetracími otvormi bokov motorového priestoru. Ťažká predná časť nenesie typické firemné znaky ani logo a naopak je plná pochrómovaných ozdôb.

Krásna dáma potom požíčovala unikát karosárovi na prezentáciu na rôznych výstavách. Začiatkom októbra ho po



Alfa Romeo 6C Cabriolet Speciale – jedna z najstarších fotografií.



Kabriolet, ešte v pôvodnej podobe, budil na ulici veľký záujem.



Alfa Romeo v USA po zásahu dielni Raymonda Loewyho.



Austin A90 Atlantic (1948 – 1952, 7 981 kus), ako jeho dizajnér sa uvádza Dick Burzi. Austin si od neho sľuboval veľký exportný potenciál, ale Američania vozidlo neprijali. V Británii je vyhľadávaným veteránom. Export predstavoval 3 597 jednotiek, do USA si našlo cestu iba 350 kusov.



Nezvyčajne priehľadné ozdoby ovládacích prvkov prístrojovej dosky.

boku otvorenej Lancie Aprilia vystavili na veľtrhu módy Mostra della Moda Italiana, a hneď na to zamierili na prvý povojnový Medzinárodný autosalón do Paríža. Vďaka politickej situácii tu automobilky z „nepriateľských“ krajín nemohli vystavovať. Batista Pinin Farina osobne za volantom Alfa Romeo, na-

sledovaný synom Sergiom šoférujúcim Lanciu Apriliu, dorazili po pätnástich hodinách úmornej jazdy do Paríža. Vozidlá okamžite starostlivo naleštili, ale neboli pustené do hál. Smelo teda zaparkovali vpravo od vstupu do Grand Palais. Musel okolo nich prejsť každý návštevník. Autá vzbudili rozruch a v tlači sa písalo:

„Starý diabol Farina si otvoril anti-salón.“ Ani nie o týždeň sa novinka zúčastnila turínskeho Concours d'Elegance, kde vyhrala trofej ACI pre Najkrajší automobil bez strechy. Nasledujúci rok vyhrala Veľkú čestnú cenu Súťaže elegancie v Monte Carlo a v priebehu dvoch rokov o nej vyšlo niekoľko oslavných článkov. Pinin Farina potom vozidlo kúpil a pol roka ho sám používal.

Návrat ku koreňom

V priebehu roka 1948 kúpil Alfu Leonard Lord, predseda automobilky Austin, ktorého inšpirovala k tvarom vozidla Austin A90 Atlantic. Alfu využíval výkonný riaditeľ Austinu George Harriman, v ktorého profesionálnej kariére Alfa odštartovala novú etapu. British Leyland totiž začiatkom 50. rokov podpísal zmluvu s dizajnerským štúdiom Raymonda Loewyho (kancelárie malo v New Yorku, Londýne a Paríži), ktorej obsahom bol návrh nového Austinu Seven. Loewy poslal na štvrt roka do Austinu nádejného mladého dizajnéra Holdena Koloa. Ten bol Alfou Romeo natoľko nadšený a inšpirovaný, že jú neskôr od Harrimana hlboko pod cenu kúpil. Rozdiel v cenách bol vraj bonusom za jeho prácu. Kolo používal vozidlo rok, a keď mu končila stáž, vzal si ho so sebou do USA. Počas prevozu bohužiaľ zničili jeho prednú časť a nárazníky. Vozidlo opravovali v dielňach Raymonda Loewyho. Na pôvodnosti si nedali veľmi záležať. Nalakovali ho inou farbou a nárazníky zbavili chrómu. Američan po nejakom čase auto predal a nový majiteľ ho o niečo viac „amerikanizoval“ – podobne postupovali aj ďalší majitelia. Obuli ho do bielobokých pneumatík. Až do roku 2008, keď sa začalo s renováciou a odstraňovaním zásahu spôsobených Loewyho dielňami, to išlo z kopca. Po nejakej dobre sa práce zastavili, aby ich v roku 2013 obnovili kompletným odstrojením šasi. Pri tom zistili, že hliníkové diely karosérie veľmi skrehli. Snažili sa z nich čo najviac zachrániť, taktiež drevenú nosnú konštrukciu karosérie. Pri náhrade za všetkých okolností používali materiály zhodné s originálom. Interiér sa, napriek miestami zlému stavu, zachoval takmer kompletný. Zvláštnu pozornosť si



Prinajmenšom európska premiéra renovovaného vozidla sa odohrala na Concours d' Elegance Villa d' Este v roku 2015.

zaslúžia priehľadné koncovky páčok a tlačidiel na prístrojovej doske. Jej pochrómované ozdobné lišty museli vyrobiť znova, pomohli im pôvodné fotografie a spomienky Kola. Kožou potiahnuté sedadlá sa zachovali celé, poslúžili ako vzor pre nové. Pôvodný volant, ktorý skonštruoval Mario Revelli Beaumon a odolný voči chveniu, sa stratil. Reštaurátori objavili dobovú dokumentáciu a podľa nej zhotovili presnú repliku. Ďalším orieškom sa stali chýbajúce puklice kolies. Museli zhotoviť kopyto pre výlis podobný originálu vrátane drobných nedokonalostí. Na kabriolete pracovali dva a pol roka vrátane pôvodnej farby metalického laku v odtieni šampanského. Od svojho znovuzrodenia kabriolet opäť zbiera ocenenia na svetových výstavách. Právom, lebo hoci ide o nenápadný povojnový mílnik na poli techniky a dizajnu, v mnohých ohľadoch predstihol svoju dobu.



Jedinečný automobil ponúkala aukčná sieň Artcurial pri príležitosti svetovej výstavy Rétromobile 2018 za odhadovanú cenu 1,0 až 1,3 miliónov eur, ale k predaju nakoniec nedošlo.



alt
tantum

účtovné služby
právne poradenstvo
ekonomické poradenstvo

www.alttantum.sk, info@alttantum.sk
tel: +421 905 104 623