

2/2025

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

69. ROČNÍK

automobil



EXKLUZIVNĚ

- | Alpine A290
- | Lotus Emeya
- | Walter Regent

69,90 Kč / 4,10 €
www.automobilrevue.cz



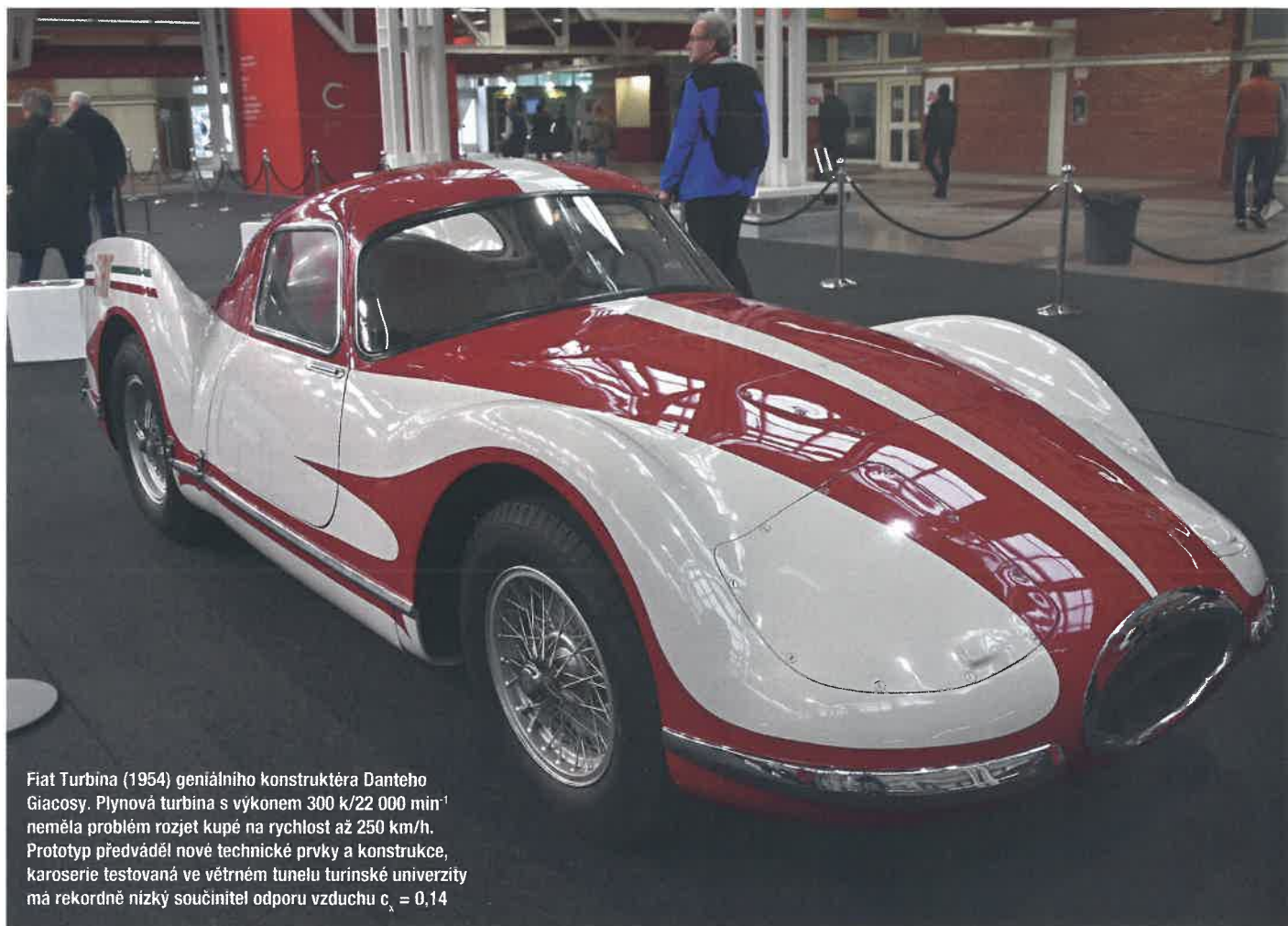
McLaren W1

SPECIÁL OD MISTRŮ SVĚTA F1

TŘÍDA GOLF

Kdo je
nejkomplexnější?





Fiat Turbina (1954) geniálního konstruktéra Danteho Giacosa. Plynová turbina s výkonem 300 k/22 000 min⁻¹ neměla problém rozjet kupé na rychlost až 250 km/h. Prototyp předváděl nové technické prvky a konstrukce, karoserie testovaná ve větrném tunelu turínské univerzity má rekordně nízký součinitel odporu vzduchu $c_x = 0,14$

ITALSKÉ RADOSTI

Boloňskou výstavu Auto a Moto Epocha provázejí ty nejlepší reference. Loni zorganizovali výstavu klasických vozidel již po jednačtyřicáté. Ke vzrůstající mezinárodní oblibě akce přispělo, že ji před několika lety přestěhovali z Padovy na boloňské výstaviště, které do roku 2017 hostilo i poslední italský autosalon.

JIŘÍ FIALA, BOLOŇA (I) | Foto: autor

Auto Epocha se nachází někde mezi exkluzivní nákladnou megashow, pařížským Rétromobile a německými Retro Messen se silnými akcenty na domácí klubovou scénu. Nikde jinde nevidíte tolik obecně neznámých značek, karo-

sářů a variant jako v Boloni. Stotisícové návštěvy během čtyř dnů trvání nejsou výjimkou. Italové předvedli ve 14 pavilonech a na okolních plochách o celkové výměře 235 000 m² historické automobily, motocykly a všechno kolem nich. Pořadatelé hovořili o neutuchajícím zájmu o koupi klasických vozů, a to včetně těch nejmenších

v ceně do 30 000 eur. Velmi dobře si vedou domácí a evropské vozy z 50. a počátku 60. let s cenovkou do 100 000 eur. Dorůstající generace touží po svém prvním youngtimeru. Všichni výrazně preferují automobily s příběhem. Význam výstavy potvrdila rostoucí mezinárodní účast. Salon rozdělili na čtyři „tematické trasy“.



Fiat Mefistofele (1923) s řadovým šestiválcovým leteckým motorem A12 21 706 cm³ (320 k/1800 min⁻¹) zabudovaným v prodlouženém podvozku SB4, řízený Ernestem Eldridgem, dosáhl na přímé silnici u Arpajonu rychlostního rekordu 234,980 km/h



Nejstarší fiaty. Zleva 12/16 HP (1902) se čtyřválcem 3768 cm³ (75 km/h) se vyznačoval prvním chladičem tvaru včelí plástve vyrobeným Fiatem. Vpravo první Fiat 3 1/2 HP 4,2 HP/800 min⁻¹, který opustil výrobní linku čerstvě založené společnosti v roce 1899

Centrální dvoranu obsadila expozice „125krát Fiat“. Národní automobilové turínské muzeum (MAUTO) vzdalo hold kulatému výročí automobilky ukázkami vozů, jež nevystavuje v expozici muzea – od „kočáru“ 3 ½ HP (1899) a Fiatu 12/16 HP (1902) po futuristickou Turbinu (1954). Expozici rámovala pozvánka (obálka nové knihy) na výstavu Ayrton Senna Forever opěvující fenomenálního brazilského závodníka. Setkáme se zde s jeho vozy, přilbami, mnoha dalšími předměty a dokumenty. V „Klasické trase“ hrály významnou roli expozice historické divize ACI Storico (Italského automobilového klubu), ASI Village („Vesnice“ Italského automotoklubu historiků) a FIVA (Mezinárodní organizace historických vozidel).

„Motor Valley“ je zastřešující organizace výrobců sportovních vozů, motocyklů, muzeí a autodromů nacházejících se v území, jehož centrem je Boloňa. Přivezli lákadla: Lamborghiní, Dallary, Pagani a Ducati. Blyškla se další muzea a veteránské podniky. Například International Touring Supersleggera Registry vystavil několik vzácných vozů O.S.C.A. či typy 1600 nebo Spider 1050 (1964). Nechyběly tradiční výstavy značek Ermini, Bandini (včetně nejnovějšího od studia GFG), Bizzarrini, Ermini, Nardi nebo Stanguellini. Vzpomenuli 110 let Maserati a vozy období Dolce Vita.



Unikátní Lancia Augusta Spider Borghi (1936), jediný dvoumístný vůz postavený na šasi Augusty. Objednal si jej markýz Ferrerti, který s ním často závodil. Boloňský karosář Borghi zkrátil šasi, dozadu umístil velkou palivovou nádrž (benzínové pumpy se vyskytovaly zřídka), čtyřválec 1196 cm³ (35,4 k) ladil uznávaný Sartori Tano. V závodech porážel fiaty s motory 1,5 litru

Lancia Appia Zagato GTE (1960), jeden ze 14 kusů s motorem o výkonu 60 k z celkem 134 vyrobených



Abarth Simca 1300 Tipo 230 Berlinetta Beccaris 1. série (1963) s výkonem 126 k, účastník mnoha domácích závodů v letech 1963–1965, byl k mání za 315 tisíc eur



Dvě nákladní Lancie: dole ve své době úspěšná Esagamma 520 (1967). Poháněl ji zážehový řadový šestiválec 12 521 cm³ (209 k). Naložená vážila až 19 tun



Fiat 600 Vignale Targa Oro s motorem 750 cm³



Jedno ze tří v letech 1958 a 1959 postavených kupé Fiat 600 Monterosa „Granluce“ (1959)



Dallara Stradale se vyskytovala na několika stáncích ve všech karosářských provedeních – berlinetta, roadster, targa i barchetta. Začali ji vyrábět v roce 2017. Zadní kola pohání 2,3litrový, uprostřed napříč uložený motor Ford EcoBoost (jako má Ford Focus RS; až 400 k). Šestistupňová převodovka může být řazená ručně nebo samočinně



Designér Andrea Fiorentini předvedl maketu výkonného kupé



Fiat 500 Topolino s kuriózní zemědělskou pracovní nástavbou Spuletto



Nepřehlédnutelný pilot F1 Arturo Merzario dostal cenu ASI za podporu historického motorismu. ASI se chlubilo třemi tematickými kousky kolekce Bertone „Voyage“, tedy pro cestování: Lamborghini Genesis (1988), Porsche Karisma (1994) a Cadillac Villa (2005). Nadace Marazzato přivezla nákladní automobily. V „Automobilové trase“ se soustředili, až na výjimky, domácí obchodníci. Zpráva organizátora hovoří o 6 pavilonech, 4 volných plochách a přes 7000 automobilech. Zde bylo možné natrefit například na prototyp Lancia Aurelia B20 s karoserií Ghia, která patřila spoluzakladateli Mille Miglia, hraběti Aymo Maggimu, nebo na Fiat Ritmo upravený Abarthem pro Enza Ferrariho. „Motocyklová trasa“ okupovala 15 000 m² s mnoha historickými i závodními skvosty, mezi jinými i stánkem Jawa. Poslední trasa „Náhradní díly“ s více jak šesti sty stánky byla rájem renovátorů, kutilů a sběratelů. Říká se: „Vidět Neapol a zemřít“. Fandové klasických vozů mohou klidně kontrovat dosazením slova Boloňa. ■

Gemini Sport Prototipo (1988) od výrobce kitů Autotune Gemini. Tvary inspirovala britská Elva, motor V8 3,5 litru, přestavěný na 3,9 litru, vyrobil Rover. Hmotnost asi 650 kg



Společnost Grassi Scuderia Milanese (GSM) se zkouší prosadit plánovanými 44 kusy vozu 044S, který má být poctou někdejšímu Lanciim Rallye Skupiny B. Nakreslil jej bývalý designér Alfy Romeo Giuseppe Armano. Hranatá kapota ukrývá řadové čtyřválcové 3,0litrové biturbo se suchou skříní (650 k), šestistupňovou ručně řazenou sekvenční převodovkou a stálým pohonem 4x4 se třemi diferenciály



Nardi Sighinolfi 750 (1953). Nosnou trubkovou konstrukci Nardi oblékla Carrozzeria Campana, pohání ji upravený motocyklový boxer BMW 750 cm³ (40 HP; 150 km/h). Duchovním otcem vozu byl testovací jezdec Ferrari a úspěšný závodník Sergio Sighinolfi z Modeny, který též stavěl sportovní vozy



V italské smečce jsme objevili československý stroj Magda III (1947) konstruktéra a závodníka Jaroslava Vlčka. Základem speciálu byl patrně Fiat 1100. Karoserii údajně postavili Vlčkoví přátelé z brněnské Zbrojovky. Uváděli jej jako barchettu Altrí Marchi Sport III 1100 Compresore (1947) s ručním řazením. Cena 130 000 eur