

Pontiac Firebird

Riffard-Renault

Ikarus



VETERAN 7

2022

číslo 198

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



BMW M1

Unikát Andyho Warhola na Slovensku

Tatra 600 Tatraplan
Zachránená legenda

Chevrolet Corvette Stingray
Na čo dať pozor pred kúpou?





Wartburg Sportwagen,
Typ 313/3 (1958) jazdil
maximálnou 140 km/h
a vážil 920 kg.

EISENACH A JEHO AUTOMOBILY

Mesto Eisenach, rozložené v širokom údolí medzi rozsiahlymi zalesnenými chrbtami Durínskeho lesa, stráži hrad Wartburg, postavený roku 1 067. V 16. storočí poskytol úkryt Martinovi Lutherovi, bol svedkom narodenia Johana Sebastiana Bacha a tiež produkcie automobilov.

Text a foto: Jiří Fiala

Výrobe vozidiel v Eisenachu sa venuje miestne múzeum Svet Automobilov. Základ jeho zbierky bol vyskladaný v rokoch 1967 – 1994 a zaplnil výstavný pavilón Wartburg-halle. Pre nedostatok miesta museli zbierku sťahovať, a to do provizórnych výstavných priestorov sporiteľne Wartburg-Sparkasse. Tu zbierka zotrvala v rokoch 1994 – 2005.

Následne 4. júna roku 2005 Nemci otvorili úplne nové múzeum „AWE“ v zrekonštruovanej budove U2 z roku 1935, nachádzajúcej sa v tesnej blízkosti bývalého areálu automobilky. Múzeum je situované v susedstve niekoľkých ďalších „vybývaných“ priemyselných budov EMW. Dominuje mu lis BBE 800 s hmotnosťou 75 ton, vyrobený spoločnosťou

L. Schuler AG z roku 1928. Oceľový matut meria na dĺžku 3,7 m, na výšku 10,5 m (z toho 4 metre ležali pod podlahou) a na šírku má 6,5 m. Hlavný motor lisu má výkon 40 k (29,4 kW) a stíhal 6 lisovacích cyklov za minútu. Verne slúžil od roku 1928 do roku 1991! Tvaroval plechy karosérií vozidiel Dixi počnúc a Wartburg 1.3 končiac.

ODVÁŽNE NÁPADY

V roku 1896, presnejšie 3. decembra, sa konala tajná schôdzka, počas ktorej stavebný inžinier a vynálezca Heinrich Ehrhardt – zakladateľ niekoľkých zbrojoviek a strojárenských podnikov, šéf druhej najväčšej cisárskej zbrojovky Rheinmetall AG – prijal zástupcov niekoľkých nemeckých bánk, aby im predniesol plány na vznik automobilky. Založili Fahrzeugfabrik Eisenach AG – FFE so základným kapitálom 1,25 milióna zlatých ríšskych mariek. Výroba začala poľnými kuchyňami, lafetami pre delá, vojenskými kárami a bicyklami. Vojenských vozidiel a povozov vyrobili viac než tisíc.

O rok neskôr sa vedenie továrne rozhodlo zamerať produkciu na automobily a obrátilo sa na firmy Benz a Daimler so žiadosťou o technickú pomoc. Obe spoločnosti žiadosti vyhoveľi, a tak na výstave vozidiel v Düsseldorfe v roku 1898 už pozovala eisenachská trojkolka (napodobenina de Dion-Bouton) a štvorkolesové vozidlo (podľa vzoru Benz). FFE sa tak stalo piatou najstaršou automobilkou v Nemecku.

Úspech sa však nedostavil, preto sa spoločnosť rozhodla kúpiť francúzsku licenciu Decauville. Počas roka 1899 dostali automobily z Eisenachu meno Wartburg. Na prvý exemplár – „Modell 1“ (dvojvalec s objemom 764 cm³ s trojstupňovou prevodovkou)

nadviazal o rok neskôr „Modell 2“ s tou istou pohonnou jednotkou.

ROZPORY

Expozíciu múzea dopĺňa niekoľko vozidiel a šasí novej značky Dixi. Tieto výrobky vznikli tak, že Ehrhardt sa nezhodol so zvyškom akcionárov a s FFE. V júni 1904 si preto zbalil veci a spolu s licenciou Decauville

V povojnovej mizérii však ani to nepomohlo udržať produkciu veľkých vozidiel.

odišiel. Ešte ten istý rok založil automobilku Ehrhardt-Automobil AG, ktorá na marcovej automobilovej výstave vo Frankfurte v roku 1904 predstavila obchodnú značku Dixi, čo po latinsky znamená „povedal som“ alebo „posledné slovo“. Spoločnosť Ehrhardt-Automobil AG zanikla v roku 1924. Značka Dixi však bola z koncernu Rheinmetall-Ehrhardt vyňatá.

Spoločnosť Ehrhardt-Automobil AG vyrobila 7 typov osobných vozidiel, 5 typov nákladných vozidiel a v roku 1910 pridala do portfólia letecké motory, dodávané výrobcom lietadiel Dornier a Flick & Heinig. Po prvej svetovej vojne v roku 1921 kúpila továrň Dixi vagónka Gothaer Waggonfabrik. V povojnovej mizérii však ani to nepomohlo udržať produkciu veľkých vozidiel. Produkcia bola obmedzená na licenčne vyrábaný malý Austin Seven, známy ako obľúbený Dixi DA 1 (1927 – 1931). Poháňal ho štvorvalec s objemom 743 cm³. Vyrobených bolo viac ako 25 000 kusov, firmu to však nezachránilo.

DO NÁRUČIA VEĽKEJ FIRMY

Mníchovský výrobca BMW, producent leteckých a lodných motorov a motocyklov, sa v polovici 20. rokov dostal do vážnych problémov. Prefíkaný hlavný akcionár Camillo Castiglioni eskamotérskymi kúskami zabezpečil navýšenie kapitálu firmy BMW a zníženie akcionárov. Následne sa mu podarilo preniknúť aj do výroby automobilov. Obchodne si rozumel s podobne prešibaným a v Odeसे narodeným Jacobom Shapiroom – ruským imigrantom, ktorý v Nemecku v časech najväčšej slávy vlastnil akcie viacerých automobiliek. Shapirovi vtedy patrila aj vagónka Gothaer Waggonfabrik. Vagónku, a tým aj jej pobočku – automobilku DIXI,

AWE R 3 (1956) bol tretím pretekárskym špeciálom „Rennkollektivu.“ Pretekal v rokoch 1954 - 1956 a bol obávaným konkurentom. Zvládol rýchlosť 235 km/h.

kúpilo BMW 1. októbra roku 1928. Samozrejme, prsty v tom mal aj Castiglioni.

Značka Dixi sa stala pobočkou BMW a od januára roku 1929 už začali z výroby linky schádzať automobily s emblémom BMW na chladiči. Mali aj nové meno – BMW 3/15 HP. Od roku 1931 začala fabrika používať meno BMW Wartburg. Licencia od Austin Seven končila v roku 1932, preto sa fabrika pustila do produkcie vlastných typov vozidiel. Múzeum návštevníkov preniesie aj cez toto obdobie a umožňuje im vidieť typy, ktoré sa pomaly začali emancipovať od licenčnej výroby britskej automobilky. Uvidíte typ BMW AM (modely AM1 až AM4), následne jeho nástupcu BMW 303 (1933) s prvým šesťvalcom BMW (1 175 cm³), nasledovaný štvorvalcom BMW 309 (845 cm³) a ďalšími šesťvalcami ako BMW 315, 319, 320 a 326 (1,5 až 2,0 litra). Nemôžeme obísť ani slávny BMW 328 Roadster.

OPĀŤ VOJNA

Výroba osobných vozidiel sa udržala, i keď v obmedzenej forme, aj na začiatku vojnových rokov. Potom však fabrika presedlala na ľahké terénne automobily s pohonom všetkých kolies ako BMW 325, ale hlavne ťažké motocykle BMW R 35, často s pripojenou sajdkou. Továrň počas vojny takmer do tla zničilo spojenecké bombardovanie.

Mesto, ležiace od neskoršej hranice NSR/NDR, síce 6. apríla 1945 oslobodili Američania, no 1. júla 1945 sa stalo časťou sovietskej zóny. V rozbombardovanej automobilke a v továrni na letecké motory začali vyrábať ručné vozíky, náradia a príbory – vďaka tomu sa vedeniu podarilo udržať fabriku pri

Po nútenom ukončení výroby BMW v roku 1953 východonemeckí plánovači produkciu premiestnili.

živote. Manažéri sa však aj po vojne chceli venovať výrobe automobilov. Už v septembri 1945 predviedli konštruktéri fabriky sovietskemu vedeniu v Berlíne päťicu BMW 321, postavenú na kolene z pozbieraných dielcov, ktoré zamestnanci objavili v ruinách továrne. Výrobky urobili na Sovietov taký dojem, že

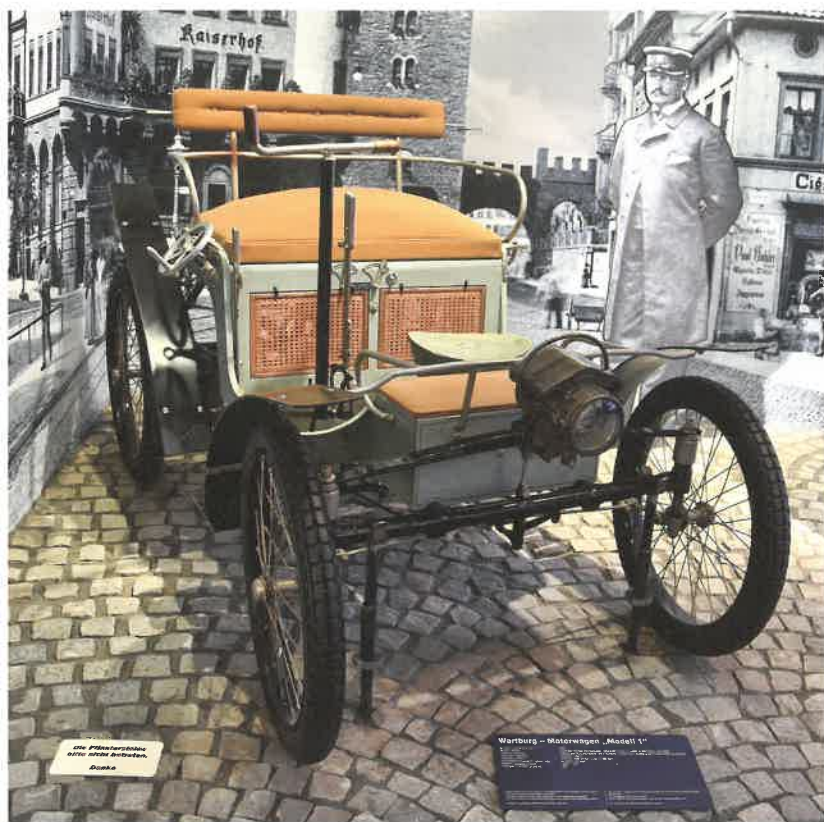
rozkazom z 13. októbra 1945 v Eisenachu povolili znovuoživenie výroby automobilov. O rok neskôr za týmto účelom založili Sovietsku akciovú spoločnosť (SAG) „Autovelo“. Vo vedení boli Rusi, ale výrobu de facto riadili ich nemeckí podriadení. Produkovali predvojnové automobily i motocykle. V roku 1948 zmenili modro-biele logo BMW na červeno-biele EMW (Eisenacher Motorenwerke).

V roku 1952 bola automobilka v Eisenachu znárodnená, no výroba pokračovala. Mníchovské BMW v roku 1955 súdne donútilo EMW ukončiť produkciu vozidiel pôvodného koncernu.

PRETRHNUTIE SPOJENIA S BMW

Po nútenom ukončení výroby typov BMW premiestnili v roku 1953 východonemeckí plánovači produkciu predvojnových DKW Meisterklasse (F9) zo Zwickau do Eisenachu a vozidlo premenovali na IFA F9. Pre tamajších motorárov bolo ľahšie prejsť z výroby leteckých jednotiek a automobilových štvortaktných agregátov na oveľa jednoduchšie dvojtaktné trojvalce (900 cm³/30 k) a tiež z pohonu zadných kolies na pohon predných kolies.

V roku 1956 bola firma zmenená na VEB Automobilwerk Eisenach. Na oslavu 10. výročia ukončenia vojny (výroba začala v roku 1955) debutoval na Lipskom jarnom medzinárodnom veľtrhu nový typ so staro-



Wartburg Motorwagen „Model 1“ (1899) so štvortaktným dvojvalcom 764 cm³, výkonom 3 k a s trojstupňovou prevodovkou jazdil až 40 km/h.



Prvý štvorvalec z Eisenachu Dixi R8 6/14 Doppelphaeton (1910). Vyrobili 650 kusov.



Dixi 6/24 PS - G2 (1923) so štvorvalcom 1 568 cm³/24 k. Zachované sú asi len tri kusy.





Dixi 3/15 PS (1928, 749 cm³/15 k), vyrobený podľa britskej licencie Austin Seven.



Dixi R9 8/21 PS Limousine (1912) vyrábali súbežne s Doppelphaetonom Dixi R8.



Cenovo priaznivé Dixi 9/40 PS (1927) so šesťvalcom 2 355 cm³/40 k.



Wartburg 353 - 460 Rallye Gruppe 2 (1983) s trojvalcom 1 150 cm³/90 k.



Budova múzea AWE s obrovským lisom, ktorý od roku 1928 slúžil až do uzatvorenia fabriky.

Doppelkurbel-Kniehebel-Tiefziehpresse



Vývojový rad Wartburgov zľava:
1000 (312-1) Limousine (1965),
1000 (353) Limousine (1966)
a 353 S Limousine (1988).



IFA F9/EMW 309 Limousine (1953) s pôvodnou predvojnovou konštrukciou DKW.



EMW 340-2 (1953) so šesťvalcom 1 971 cm³/57 k, prvé exportné auto Eisenachu.



Wartburg Camping-Limousine, Typ 311/5 (1965) bol snom Východných Nemcov.



Sériovo nerealizovaný Typ 610M/1 (1976) so štvorvalcom 1 289 cm³/54 k Škoda.





BMW 309 (1935) so štvorvalcom 845 cm³/22 k. Jazdil maximálnou rýchlosťou 85 km/h.



Vojnovú výrobu reprezentuje ťažký motocykel BMW R 75 so sajdkárou.



Kupé Melkus RS 1000 (1970) s trojvalcom 998 cm³/70 k a s váhou 820 kg.



Legendami ovenčený roadster BMW 328 (1938) so šesťvalcom 1 971 cm³/80 k.

novým menom Wartburg. V skutočnosti išlo o vylepšené a predĺžené šasi F9 s typickým výzorom amfory a s výkonnejším trojvalcom s rovnakým objemom. Od roku 1958 bol vybavený synchronizovanou prevodovkou a veľmi peknou modernou karosériou. Múzeum vystavuje niekoľko skutočne atraktívnych verzií.

NOVÁ DOBA

Ďalšia sála vydareného múzea zavedie návštevníkov do polovice 60. rokov. V jesennom Lipsku debutoval „medzityp“ Wartburg 1000 (312-I) s modernizovaným šasi. Automobil dostal vinuté pružiny, nezávislé zavesenie všetkých kolies, no karoséria ostala pôvodná. Vedľa tohto vozidla stojí o rok neskôr predstavený Wartburg 353. Ten má novú, hranatú karosériu a postupne doň pribudla aj nová technológia. Vozidlá už mali výkonnejšie trojvalce s objemom 992 cm³ a s výkonom 45 až 50 k (33 – 36,7 kW). Povedľa týchto modelov stoja v sálach rôzne verzie Wartburgov. Návštevníci si môžu obzrieť továrenskú dielňu Dixi a aj garáž domáceho kutila či rôzne bezpečnostné prvky. Medzi expozíciami sa nachádza hala venovaná športu a motorsportovým špeciálom, určeným na diaľkové jazdy, okruhy či rely.

SÚČASNOSŤ

Múzeum tiež mapuje modernejšiu históriu automobilky. V čase, keď sa dvojtaktný motor stal ekologicky neprijateľný, sa fabrika preorientovala na štvortakty: naprieč uložené štvorvalce s objemom 1 272 cm³ a s výkonom 58 k

Posledná hala skrýva funkčné prototypy – napríklad Typ 610M/1 či Wartburg 355 Coupé.

(42,6 kW), kombinované s päťstupňovými prevodovkami od VW (z bývalej továrne Barkas v Karl-Marx-Stadte, dnes znovu Chemnitz).

Predajom to veľmi nepomohlo, a preto 31. augusta 1988 začala výroba moderných jednotiek od VW pre Trabanty a Wartburgy. Nestačilo to. Preto je posledným exponátom

pôvodnej fabрики v múzeu červený Wartburg 1.3, v poradí 1 837 708. vyrobený kus. Z výrobnéj linky v Eisenachu zišiel 10. apríla 1991 a dal bodku za celou produkciou. Život však ide ďalej, aj keď na trocha inom mieste. Opel postavil v blízkosti modernú fabriku, ktorá stála miliardu eur.

V roku 1992 nová fabrika poslala do sveta úspešný model Astra, ktorého prvú cestu z výrobnéj haly na mieste spolujazdca absolvoval 23. septembra vtedajší kancelár Helmuth Kohl. Aj to všetko uvidíte v múzeu, rovnako ako slávny Opel Vectra (montovaný v Eisenachu od roku 1990), malý model Corsa, ešte menší model Adam a moderný Grandland.

NEZNÁME

Ale ani to ešte nie je všetko. Posledná hala skrýva funkčné prototypy – napríklad Typ 610M/1 –, ktoré sú ovocím spolupráce Škoda – Wartburg, Wartburg 355 Coupé alebo otvorený lovecký automobil Wartburg 353/400 Kübelwagen z počiatku 70. rokov, postavený pre šéfa tajnej polície STASI Ericha Mielkeho. Prehliadku ukončuje niekoľko motocyklov a veľký model továrenského areálu. Vo foyer návštevníci nájdu malý, ale dobre zásobený obchod s menej známou literatúrou a modelmi.



52 Za ikonickými autobusmi Ikarus do Maďarska.



54 Pezinská Baba opäť hostila krásne, športom navoňané podujatie.

54 Veľká cena veteránov – Pezinská Baba bola veľkolepým návratom VCC Pezinok do zrazového kalendára.

56 Jaguarism je na našej scéne novinka. Zraz venovaný jednej značke mal však vydarenú premiéru.

58 200 kilometrov Československom je tradičné podujatie, lákajúce účastníkov z celého Slovenska.

59 6. ročník Novobanského zrazu veteránov prekvapil účasťou a skvelou atmosférou.

galéria slávy

32 Bugatti 59 Sports s dokonalou aristokratickou históriou je poklad v zbierke automobilky.

rozhovor v garáži

38 Stanislav Třetina je modelár, ktorý svojou zbierkou mapuje sto rokov záchranárskych vozidiel na Slovensku.

americká scéna

42 Pontiac Firebird s rozumným a nie príliš hladným motorom stelesňuje poslušné GT na dlhé trate.

múzeum

46 Eisenach a jeho automobily – ste milovníkom EMW či Wartburgov? Tu si pridáte na svoje.



38 Stanislav Třetina mapuje tunajšiu históriu záchranárskych vozidiel.



46 Múzeum v Eisenachu ponúka exkurz od EMW až po Opel.