



Lamborghini 350 GT

Ford Ranchero

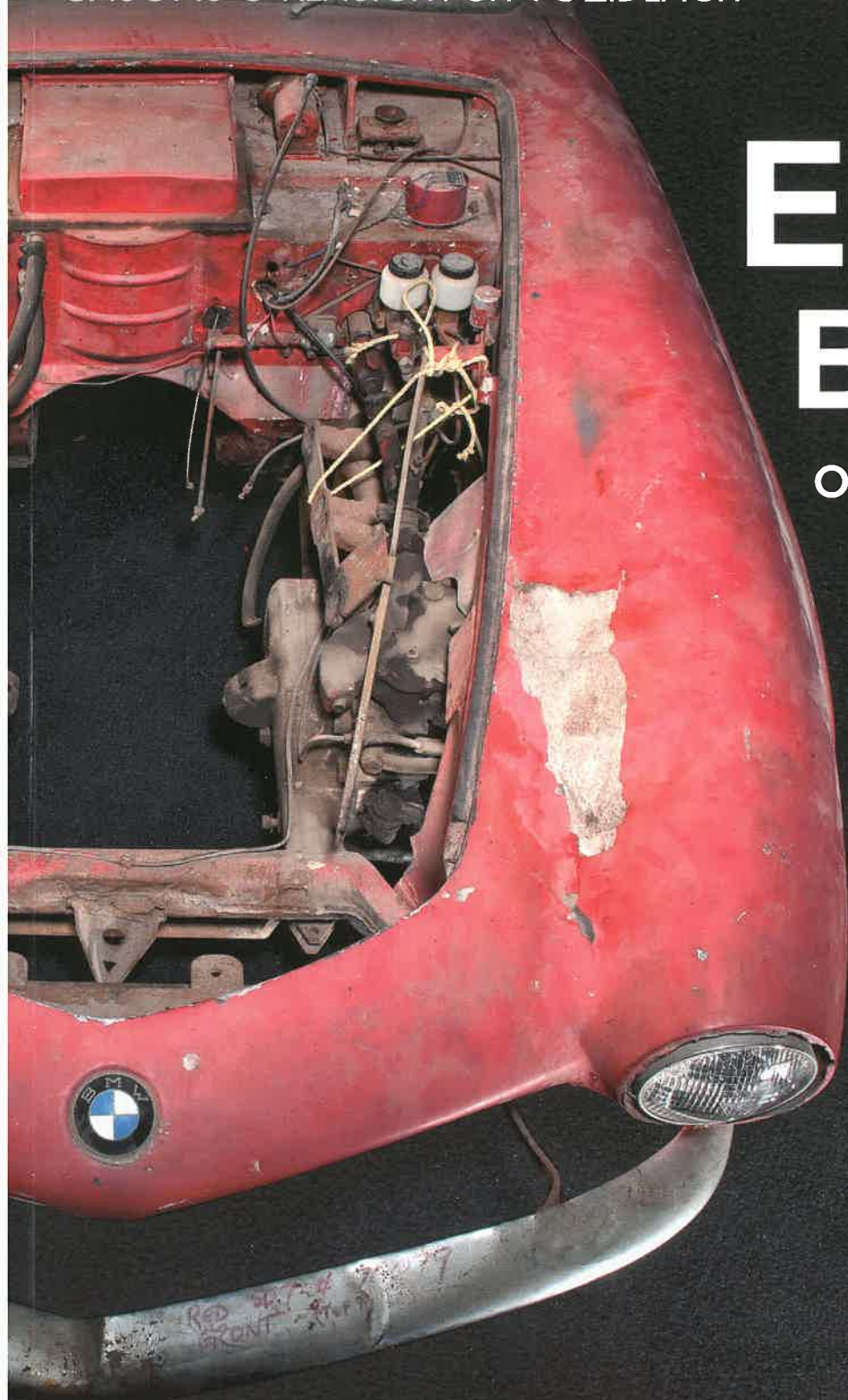
AVIA B-534

VETERÁN 12

2022

číslo 202

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



Elvisovo BMW 507

Od záplavy fanúšičiek
až do múzea.

**Auto e Moto
d'Epoca at Padua**

Bola skvelá,
v Padove však končí.

Opel Blitz

Model, o ktorom netušila
ani automobilka.



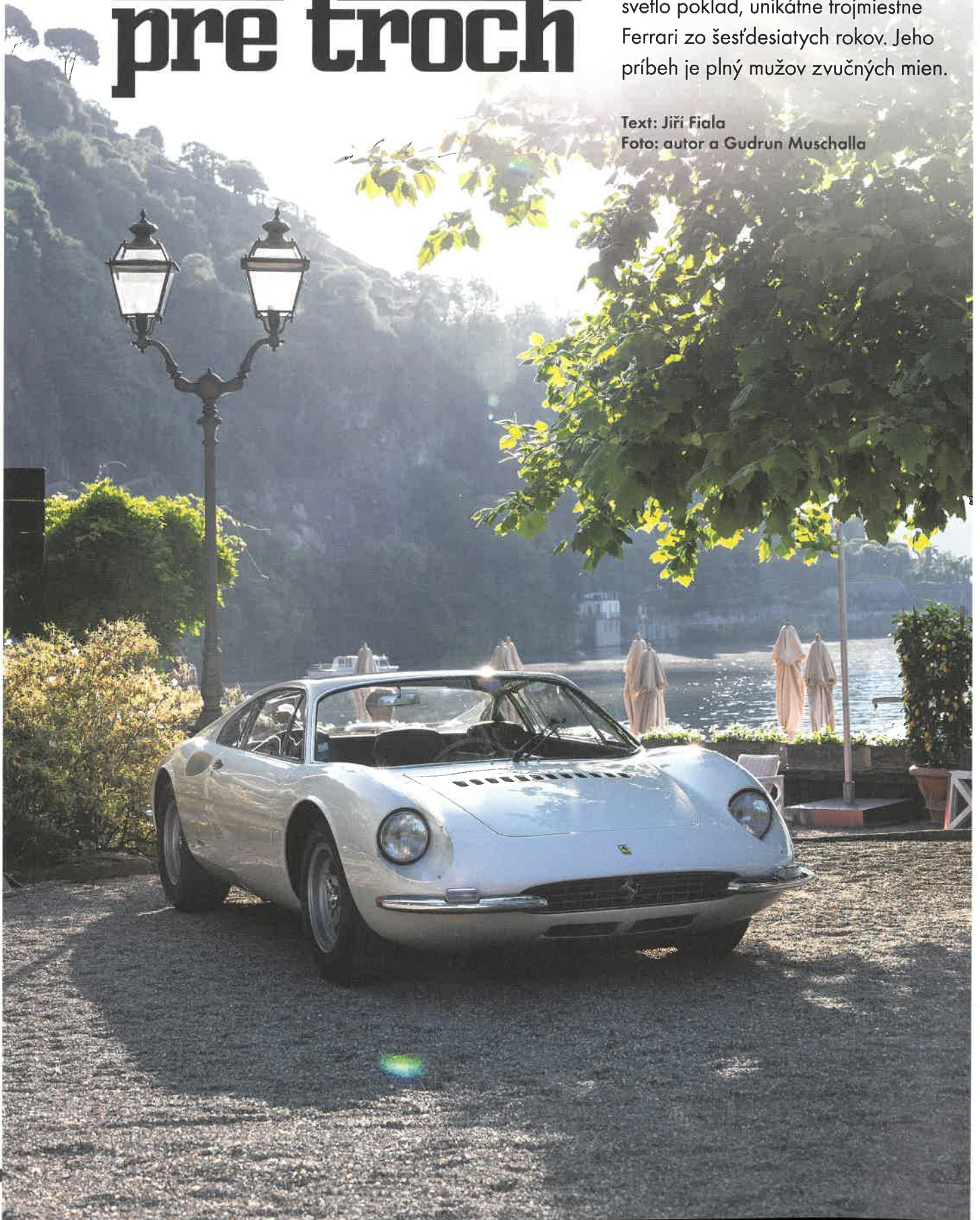
predstavujeme

Ferrari pre troch

Súťaž elegancie Concorso d'Eleganza Villa d'Este vie prítomnými exponátmi poriadne prekvapíť. Tento rok vytiahla na svetlo poklad, unikátne trojmiestne Ferrari zo šesťdesiatych rokov. Jeho príbeh je plný mužov zvučných mien.

Text: Jiří Fiala

Foto: autor a Gudrun Muschalla



Enzo Ferrari sa začiatkom šesťdesiatych rokov tvrdo hlavo bránil pred vtedy veľmi modernou koncepciou vozidiel s motorom v strede. Nakoniec sa po dlhom prehováraní nechal presvedčiť bohatými priateľmi a obchodnými partnermi Giannim Agnellim a Luigim Chinettim. Súhlasil a spustil stavbu experimentálneho modelu Ferrari. Návrhom tvarov poveril štúdio Pininfarina, s ktorým spolupracoval často a rád, a ktoré v tom čase bolo na vzostupe. Giovanni Batista Farina odovzdal v roku 1961 vedenie novej továrne v meste Grugliasco s ročnou výrobnou kapacitou 11 000 automobilov do rúk synovi. Navzdory ekonomickým problémom v tom roku osemnásobne zvýšil hodnotu spoločnosti a rozšíril svoje pôsobenie do celého sveta. Továrňu v krátkom čase zrýchlila tempo produkcie a zdvojnásobila počty zamestnancov. Popri výrobe nových vozidiel stihlo štúdio každý rok predstaviť svetu niekoľko nových konceptov. Značka Pininfarina smerovala na vrchol.

NEÚSPEŠNÝ POKUS

Enzovho zadania sa ujal šéfdizajnér Aldo Brovarone. Pri vývoji vychádzal z konceptu Dino Berlinetta Speciale, hviezdy parížskeho autosalóna z roku 1965. Prvé plány mal na stole ešte ten istý rok a krátko nato pristál v štúdiu balík priamo z Ferrari. Bolo v ňom prvé šasi Dino #0840. Konštruktéri v štúdiu Pininfarina pracovali rýchlo a v rekordne krátkom čase sa im podarilo postaviť prvú karosériu. Využili pretekársky rúrkový priestorový rám, na ktorý pripevnili hliníkové

dielce. Ak chceli stihnúť autosalón, museli sa ponáhľať, čo sa im podarilo len o chlp. Verejnosti ukázali auto bez motora a prevodovky, to však návštevníci motoristickej šou nespoznali. Štúdio Pininfarina sa chcelo pochváliť hlavne vzhľadom. Dizajn vychádzal z tvarov vozidla Fiat-Abarth 1000 GT Spider a nikto to ani nepopieral. Pod Abarth sa podpísalo umelecké pero Leonarda Fioravantiho, ktorý ho nakreslil roku

Nespokojný Ferrari nedal zelenú ani druhému prototypu. Oba sa stali korisťou zberateľov.

1964. Dino nemalo masku chladiča a dva páry svetlometov chránil jednodielny číry kryt z plexiskla. Oproti Abarthu malo Ferrari menšie čelné sklo.

Po návrate zo salóna sa do nového diela nasťahoval pozdĺžne uložený liatinový dvojliter V6 s výkonom 180 k (132kW). Miesto mu našli za prednými sedadlami a pripojili k nemu päťrýchlostnú manuálnu prevodovku. Volant bol umiestnený vpravo,

čo pri pretekárskych autách nebola až taká výnimka. Na karosériu išiel červený lak typický pre Ferrari. Auto však pochvalu nezískalo. Giovannimu Batistovi Farinimu sa nepáčili tvary. Podľa neho boli príliš neokróchané, hrubé a bez elegancie. Enzo sa sťažoval na stiesnený interiér a nepohodlné nastupovanie. Oba sa dohodli, že Pininfarina sa pustí do druhého prototypu, ktorého sa však taliansky dizajnér nedomohol. Giovanni Batista Farina („Pinin Farina“) zomrel 3. apríla 1966.

DRUHÁ ŠANCA

Dino Berlinetta GT debutovalo na autosalóne v Turíne v novembri roku 1966. Po boku mu stálo sesterské kupé Fiat Dino 2000 Spider. „GT“ a od prvého prototypu „Speciale“ sa líšilo inak tvarovanou prednou časťou so štrbinou na vstup chladiaceho vzduchu a len dvoma svetlometmi a dlhšou zadnou časťou s inou maskou. Volant bol premiestnený vľavo. Rovnaký ostal motor, prevodovku však vymenili za nemeckú ZF. Berlinetta GT bola vzhľadovo blízka sériovému modelu Dino 206 GT, ale ani to Enza nepresvedčilo. Nespokojný Ferrari nedal zelenú ani druhému šanci a oba prototypy sa neskôr stali korisťou zberateľov.

CESTA K TROM SEDADLÁM

A tu sú korene atypických vozidiel značky, po ktorých zatúžili obaja vyššie spomenutí bohatí páni. Objednali si trojmiestne Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti a to sa roku 1966 stalo jednou z hviezd parížskeho auto-



Červený prototyp Dino Berlinetta Speciale sa objavil na parížskom autosalóne v roku 1965. Dole vľavo Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti (Turín - 1966). Dole vpravo Dino Berlinetta GT.





Trojmiestne Ferrari je unikát. Na fotkách je počas súťaže elegancie Concorso pri jazere Como. Bývalí majitelia hovorili, že sa ním zle jazdí. Dnes sa len promenujú a udivuje znalcov značky Ferrari.

salóna – treba povedať, že právom. Štúdio Pininfarina a dizajnér Aldo Brovarone použili šasi (pozvárané oceľové rúrky a hliníkové plechy) pretekárskeho Ferrari 365 P2, v ktorého strede produkoval výkon 380 k (279 kW) pozdĺžne uložený DOHC vidlicový dvanásťvalec s objemom 4 390 cm³ plnený trojicou karburátorov Weber 40 DFI. Vodič motoru rozkazoval prostredníctvom päťstupňovej manuálnej prevodovky. Zavesenie kolies mali na starosti lichobežníkové ramená s teleskopickými tlmičmi, vinutými pružinami a priečnymi stabilizátormi. Ferrari s hmotnosťou 1 020 kg spomaľovali kotúčové brzdy. Maximálna rýchlosť sa vyšplhala na 300 km/h. Rozmery pripomínali Ferrari 365 P2, ktoré poslúžilo ako základ. Názov preto niesol aj číselné označenie. Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti bolo prvé Ferrari s motorom uprostred schválené do bežnej premávky. Karoséria bola oproti Dinu rozšírená, dizajnéri jej dali plynulejšie línie a rozmerný priehľadný strešný dielec. Vodič sedí uprostred a jeho sedadlo sa dá pre lepšie nastupovanie natáčať. Pilot má vedľa seba z každej strany jedného spolujazdca – obaja sú posunutí trochu dozadu. Trojmiestny špeciál predbehol dobu, a to o desiatky rokov – Matra s rovnakou konfiguráciou či McLaren F1 prišli oveľa neskôr. Prvé trojmiestne Ferrari s číslom šasi #8971 a bielym lakom si odviezol taliansky pretekár Luigi Chinetti, ktorý počas druhej svetovej vojny emigroval do USA. Na konte má trojnásobné víťazstvo na Le Mans a dvojnásobné v Spa. Založil svetoznámu stajňu N.A.R.T. a pôso-

bil tiež ako importér Ferrari do USA, ktorý mal na tvrdohlavého commendatora určitý vplyv. Luigi vystavil kúpené trojmiestne Ferrari na londýnskom autosalóne v Earls Court a potom si ho nechal preplaviť cez oceán. Následne ho predal bankárovi Marvynovi Cartonovi z New Yorku, ktorý mu ho však po niekoľkých mesiacoch vrátil s odôvodnením, že je v meste nepraktické a priveľmi výkonné.

Divoké prihadzovanie vytlačilo cenu na 23,5 milióna dolárov, to sa predávajúcemu mánilo.

Namiesto trojmiestneho Ferrari si kúpil model 365 P2 + 2. U Luigiho sa biele Ferrari dlho neohrialo. Prišiel si poň ďalší kupec, Luigiho rodinný priateľ Jan de Vroom, spoluzakladateľ stajne N.A.R.T., no i ten auto rýchlo vrátil. Nevedel ním parkovať, a tak ostalo na ocot. Príležitostne so špeciálom jazdil Luigiho syn „Coco“ Chinetti, no od roku 1973 už len stál v garáži.

OŽIVENIE

Dlhé parkovanie Ferrari neurobilo dobre a vyžiadalo si renováciu. O tú sa postarali v špeciálnej karosárni Carini Carrozzeria Wayne Cariniho. Na tachometri svietilo po renovácii 8 000 kilometrov, objavilo sa na Festivale rýchlosti v Goodwoode a krátko nato v Kalifornii na Concorso Italiano. Cieľ bol jasný – nájsť pre unikát nadšeného, ale hlavne potenciálneho kupca. To sa takmer podarilo v roku 2014 na aukcii počas Monterey Car Week v Pebble Beach. Divoké prihadzovanie vytlačilo cenu na 23,5 milióna dolárov, to sa však predávajúcemu mánilo a napriek faktu, že nebol stanovený dolný limit, auto nepredal. Podľa dokumentov malo byť Ferrari až na smotanový lak pôvodné.

DVOJIČKA

Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti (šasi #8817) začali stavať ako prvé, no dokončili ho neskôr. Vystavené bolo koncom roka 1966 na autosalóne v Turíne, kde ho kúpil šéf Fiatu Gianni Agnelli. Povrávalo sa, že mal obavy zo správania športového Ferrari pri vysokých rýchlostiach. Od svojho súrodenca sa líši výrazným prítlačným krídlom v zadnej časti, metalizovaným sivým lakom a pozdĺžnymi bočnými čiernymi pruhmi. Aj tento unikát sa dostal do USA. Cez oceán ho prepravili v roku 1976 a niekoľkokrát po sebe zmenil majiteľa. V roku 1989 sa na chvíľu ocitol v Európe, vidieť ho mohli návštevníci essenského veľtrhu. O štyri roky neskôr bolo Ferrari vystavené na súťaži elegancie v Pebble Beach.





10 Lamborghini 350 GT uviedlo automobilku medzi superšporty.



22 Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti.



50 Eicher ED 16/II je unikát svojho druhu na Slovensku.



VETERÁN

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



3 Editoriál

spektrum

6 Mille Miglia nie je len v lete

6 Kniha The Distinguished Gentleman's Ride

7 Hodinky inšpirované dobrodružstvom

8 Kalendár podujatí na rok 2023

predstavujeme

10 Lamborghini 350 GT ukázalo svetu, že nielen Ferrari vie robiť rýchle a dramatické autá. Zberateľský poklad i rýchlik podstúpil renováciu, o ktorú sa postarala samotná automobilka.

22 Ferrari 365 P Berlinetta Speciale Tre Posti je unikátne, najskôr vyprosené, potom nechcené Ferrari. Trojmiestny športiak sa objavil na aukciách, no dnes už je len exponátom na výstavách.

50 Eicher ED 16/II prišiel na Slovensko z Nemecka, dlho odpočíval v humne, odkiaľ ho vyslobodil šikovný Banskobystričan. Dnes je jednovalcový diesel ozdobou zrazov a unikátnym zjavom.

reportáž

16 Známa a obľúbená výstava historických vozidiel v Padove sa so svojim tradičným miestom tento rok rozlúčila. Bola to dôstojná záverečná bodka. Kto sa bol pozrieť, neofútoval. Prím hrali zase Taliani.

s veteránom na cestách

26 Porsche, Porsche, Porsche, Porsche a Grossglockner. Originálna štvorica a najvyššia hora Rakúska, na ktorú vedie slávna asfaltová špageta, je inšpiráciou na dokonalý výlet budúcej sezóny.

galéria slávy

32 AVIA B-534 je československý stíhací dvojplášnik, ktorý začal v našom vzdušnom priestore lietať v druhej polovici 30. rokov. Bol

