



# 46 LET ZA URESNIČITEV SVOJIH SANJ

Vladimir Perkič, J.J.Puch, Foto: Paul Wilson in [www.velocetoday.com](http://www.velocetoday.com), Dr. Antun Presečki in arhiv avtorja prispevka

V svetu starodobništva je kar nekaj entuzijastov, ki si želijo izpolniti svojo dolgoletno željo. Eden izmed njih je tudi Paul Wilson, doma v zvezni državi Virginija v Združenih državah Amerike.

Pred dnevi mi je kolega Leon poslal spletni link [www.velocetoday.com](http://www.velocetoday.com), kjer predstavljajo avtorje z zanimivimi restavratorskimi podvigi na italijanskih in francoskih klasičnih avtomobilih. Takoj ko sem zagledal fotografije – obliko osebne kreacije avta Alfa Romeo 6C 2500 in ime poznanega mi avtorja, me je članek pritegnil in sem si ga podrobneje prebral. S predpostavko, da bo zanimiv tudi za vas, dragi bralci našega glasila in na pobudo nekaterih kolegov, sem se odločil, da to zgodbo obširneje opišem.

Vse skupaj se je začelo dogajati pred več kot desetletjem, ko sva se s Paulom spoznala preko internetnih strani. Takrat je bil tudi on član Amilcar Salmson registra UK in ravno takrat je končeval enega izmed treh avtov znamke Amilcar tip CGSs 1928. Tudi sam sem bil že močno vpet v probleme, ki jih prinaša restavratorski poseg tovrstnega avtomobila, zato sva se tesneje povezala.

Pisalo se je leto 2011, ko sem se skupaj s

prijatelji znašel sredi Amerike in upoštevalje planirane aktivnosti tam smo se zelo hitro zedinili, da obiščemo tudi Paula Wilsona na njegovem ranču v mestu Fairfield, v Virginiji. Tega snidenja se še danes z veseljem spominjam. S pomočjo Garmin-a smo takoj našli njegovo dvorišče in ko sem zagledal hišo s še tremi lesenimi barakami, sem takoj vedel, da smo prispeli na pravo lokacijo, saj sem že iz predhodnih fotografij njegovih avtomobilov, ki mi jih je v preteklosti pošiljal po elektronskih sporočilih, vedel, kako izgleda. Paul nas je čakal na dvorišču, po krajši predstavitvi vseh obiskovalcev in predaji priložnostnega spominskega darila gostitelju, nas je le - ta povabil v notranjost največje lesene hale – garaže in pričelo se je naše navdušenje. V notranjosti je bila zbirka dvanajstih kulturnih starodobnih avtomobilov, na steni ob avtomobilih pa so viseli katalogi z opisom vsakega od njih. Še posebej zanimiva je bila reakcija vsakega izmed nas, ki se je kot po pravilu najprej odpravil na ogled njemu najljubšega vozila iz zbirke, sledilo je fotografiranje za spomin. Osebno sem se posvetil podrobnostim belega Amilcarja CGSs, ki je bil tisti dan moj nesporni favorit.



**1928 AMILCAR CGSS , AVTO JE RAVO LETA 2011 PREJEL ENO IZMED NAGRAD NA LEPOPTEM TEKMOVANJU NA PEBBLE BEACH V CALIFORNIJI**

Avtomobili v garaži so bili postavljeni na dveh daljših straneh v vrstnem redu po starosti. Najstarejši, prvi v vrsti, je bil Marot Gardon, francoske izdelave, letnik 1900, edini znani ohranjeni primerek. Sledil je ameriški Hupmobile MODEL 20, roadster, letnik 1910 - 4 valjni dvosed. Dejansko je bil to prvi izdelani sportni dvosed v Ameriki, sicer z minimalnim udobjem, zato pa dovolj hiter, v letih 2010 in 2011 so jih izdelali zavidljivih 7500 kosov. Tretji v vrsti je bil izjemno zanimiv Regal, letnik 1913, z »underslung chassis«, kar pomeni, da je imel avto speljan okvir nosilne šasije pod obema osema in z zelo velikimi premeri koles je ohranil relativno nizko težišče. Višina avtomobila je bila v zgodnjih dvajsetih letih v Ameriki zelo pomembna, saj so bile poti neasfaltirane in blatne. Zaradi večje stabilnosti ima avto relativno veliko medkolesno razdaljo, dosega hitrosti celo do 100 km na uro. Naslednji je bil Amilcar CGSs 1928 ,o katerem je bilo že govora v eni od prejšnjih izdaj našega glasila.

**1913 REGAL, UNDERSLUNG . ZELO REDEK PRIMEREK V TEJ KAROSERIJSKI OBLIKI, OHRANJENIH JE LE NEKAJ DESET PRIMERKOV. AVTO JE ORIGINALEN IN OHRANJEN, PRVA BARVA.**



Med ostalimi zanimivimi povojnimi avtomobili v njegovi zbirki velja omeniti angleške avtomobile, kot so zelo iskan 1956 AC ACE-Bristol, v katerem je vgrajen kasnejši 2.0 litrski 6 valjni agregat, ki je nekakšna kopija uspešnega BMW-jevega predvojnega agregata, vgrajenega v BMW 328. Naslednji zanimiv je bil 1953 Jaguar XK 120 OTS, 6 valjni klasični roadster, prvi tip famoznih angleških športno tekmovalnih avtomobilov, ki so v tistem času ponujali verjetno največ avtomobila za denar v najvišji klasi, med vsemi konkurenti. Od klasičnih avtomobilov italijanske proizvodnje velja omeniti 1967 Lamborghini Miura P400, superavtomobil, ki v zadnjih letih dosega ekstremno prodajno vrednost in 1957 Alfa Romeo 1900C Super Sprint, ki je nekakšen predstavnik romantičnega anahronizma individualnih oblikovalcev pločevine – beri kleparjev. Kot zadnji tip te znamke v seriji 854 avtomobilov je bil namreč izdelan ročno v karoserijski delavnici »Carozzeria Touring«, še preden so začeli avtomobile te znamke izdelovati na tekočem traku in velikoserijsko. Kot je znano, je tvrdka Alfa Romeo v 20-tih in 30-tih letih prejšnjega stoletja proizvajala ob bok firmi Bugatti najhitrejše, najdražje in najprestižnejše športne avtomobile na svetu (Enzo Ferrari pa je takrat začel svojo pot kot vodja tekmovalnega oddelka).



**1957 ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT.**

Paul med diskusijo o avtomobilih pove, da je sicer po poklicu profesor angleškega jezika, v mladosti med leti 1960-1962 je bival celo v Splitu, v Evropi je kupil Porscheja 356 in ga odpeljal s seboj v Ameriko. Doma se je hitro preorientiral v poklicu in se začel ukvarjati s starimi avtomobili. Skozi njegove roke je šlo več kot 100 različnih avtov, izbrane pa je ohranjal v svoji zbirki.



POGLED NA ENO STRAN GARAŽE, V MODRO RUMENI BARVI JE TEKMOVALNI 1968 LOLA FORD V8, PRED NJIM PA IZSEK 1967 LAMBORGHINI MIURA P400.

Preselili smo se v naslednjo leseno barako, ki je ogrevana s plinsko pečjo. Sredi prostora se na štirih kolesih nahaja edinstvena oblikovalska kreacija avtomobila. Šele ko smo si umetnino pobliže ogledali, smo ugotovili, da gre za eno od karoserijskih oblik na podvozju 1947 Alfa Romea 6C 2500. Uvodoma je razložil, da gre pri tem avtomobilu za njegovo lastno kreacijo in da namerava izdelati karoserijo, ki bi čim bolj spominjala na legendarni Alfa Romeo 8C 2900. Konstruktor Vittorio Jano, sicer po rodu madžarski emigrant z imenom Janos Viktor, je bil konstruktor 4C, 6C, 8C in 12C agregatov z dvema odmičnima gredema v glavi ter lahko aluminijasto konstrukcijo agregata. V drugi polovici 30-tih let so bili avtomobili AR 8C 2900B najhitrejši, najnaprednejši in najlepši športni avtomobili na svetu. Ker so tudi v povojnem času ti avtomobili ostali še vedno izredno dragi in nedostopni, se je odločil in že leta 1974 kupil na odpadu kar 3 dotrajane avtomobile tipa AR 6C 2500 za 1000 USD, kar je bilo takrat malo dražje odpadno železo. Celotno zgodbo o tem, kako se je lotil

karoserijske kreacije v lastni režiji na temo AR 8C 2900, si lahko preberete na [www.velocetoday.com](http://www.velocetoday.com) ali [www.alfab.com](http://www.alfab.com)  
Kot zanimivost: Na temo predvojnega Alfa Romeo 8C 2900 je bila v dogovoru med vodstvi obeh tovarn izdelana kopija tega agregata v angleški tovarni Triumph. Donald M. Healey, takrat tehnični direktor te tovarne, je bil avtor avtomobila Triumph Dolomite DMH I, izdelan in pripravljen je bil za Rally Monte Carlo 1935. Žal se ni izšlo po načrtih, avto je povozil vlak, ko sta avtor in sovoznik prečkala železniški prelaz nekje na Danskem. Na srečo sta oba preživela le z manjšimi praskami, totalno uničen avto pa so obnovili in na srečo živi še danes. Primerjalni test obeh vozil je tukaj [www.drive-my.com](http://www.drive-my.com)



ALFA ROMEO 6C 2500 V TRENUTNI IZVEDBI, KOT JE IZGLEDAL NOVEMBRA 2011



ZADEK ISTEGA VOZILA



ORIGINALNI OKVIR AR 6C 2500



ORIGINALNI ZNAK NA MASKI

Ob natančnem ogledu projektnega avtomobila je tekla diskusija predvsem v smeri oblike in linij, ki bi naj bile čimbolj usklajene s kreacijami takratnih italijanskih mojstrov krojenja in oblikovanja pločevine. Konkretno ga je zanimalo kaj mislimo o poziciji in obliki žarometov, da bodo čimbolj ubrano dopolnjevali linije vozila. Pri ogledu končne oblike vozila lahko ugotovimo, da



ORIGINALNA TABLICA, PRIPETA NA OKVIR VOZILA.



RAZKRITJE IN KONČNA OBLIKA AVTA 6C 2500, KOT SI GA JE AVTOR ZAMISLIL IN IZDELAL PO MERI.

so vsi karoserijski elementi na karoseriji med seboj usklajeni in predstavljajo celovito mehko podobo pri pogledu iz različnih zornih kotov. Čeprav je vsaka takšna kreacija tudi umetnina, pa sem glede na odzive in komentarje velike večine poznavalcev in ljubiteljev tovrstnih vozil prepričan, da je oblika avta veličastna.



ŠE POGLED OD ZADAJ, KI PONAŽARJA UMETNOST ROČNO IZDELANE KAROSERIJE, NEKOČ AVTO DOSEGLJIV SAMO BOGATAŠEM..



NOTRANJOST VOZILA JE OPREMLJENA V SKLADU Z RODOVNIKOM VOZILA.

je moral vsak izmed nas izbrati najljubši avto iz njegove zbirke – žal le hipotetično in se izreči o tem, zakaj ravno ta avto. Vsak izmed nas je imel svojega aduta. Tonči in Slobodan – Jaguar XK 120, Edi - Alfa Romeo 1900C, Janko - Regal, Vlado Amilcar CGSs..

Paul pa je že dolgo pred tem izbral za svoj sanjski avto Alfa Romeo 8C 2900 in si ga je po 46 letih vztrajanja omislil - z mehaniko 6C. Predvsem vztrajnost in entuziazem sta botrovala uspehu, ki si ga lahko človek pričara z na novo pridobljenim znanjem in ročnimi spretnostmi, ki se jih v mladosti ni učil. Na koncu je pomenljiva njegova izjava: »V oblikovanju pločevine sem se z leti tako izpopolnil, da lahko izdelam vsako obliko, ki si jo zamislim«. Sedaj jih ima že preko 70 in želimo mu, da bi še dolgo ustvarjal in pri tem tudi užival.



PRED SLOVESOM ŠE OKREPČILO IN PRISRČNI RAZGOVOR Z GOSTITELJEM IN NJEGOVO SOPROGO.

Predno smo se polni prijetnih vtisov in dobrega razpoloženja razšli z gostiteljem, si