

# Čarobni Amilcar CGS kupe

Avtor: Detlef Kayser



Ena izmed atrakcij na »Retromobile« je bil tudi avtomobil Amilcar CGS kupe letnik 1926, o tem smo že pisali v zanimivostih iz tega letošnjega pariškega sejma. Z lastnikom tega avtomobila pa smo se uspeli dogovoriti za prispevek, ki ga namerava objaviti tudi v angleških serijskih publikacijah »The Automobile« in »Amilcar - Salmson Register«. Ker smo dobili proste roke za objavo tega prispevka v našem Glasilu in zaradi zanimivosti vozila, objavljamo prevod najzanimivejših sestavkov iz zgodovine in procesa restavriranja tega izjemnega vozila.

Lastnik tega vozila, Detlef Kayser je doma iz Berlina. Ljubitelji vozil Amilcar ga imenujejo kar »guru«, že od mladosti je namreč zaprisežen ljubitelj teh vozil, ima pa jih nekaj tudi v svoji zbirki. Po sejmu v Parizu sva se ponovno srečala pred dnevi na starodobniškem sejmu »Salon champenois Reims« in dogovor je dobil epilog.

On pripoveduje tako:

Vse se je začelo v letu 1995 z oglasom v francoski publikaciji »LVA«, sedaj tudi internetna stran (op.p.), kjer se oglašujejo starodobna vozila. Neki trgovec je ponujal karoserijo izvedbe kupe za Amilcar – izdelano v delavnicah Duval. Ker ni bilo interesa za nakup te redke »ptice«, sem mislil, da je to presenetljivo, ker sem pred tem to obliko videl samo enkrat, in sicer v publikaciji »Profile publications« (št.62, stran 6) iz leta 1962, (te publikacije izdajajo Angleži za mnoge znane starodobne znamke vozil, op.p.).

Po nekaj tednih razmišljanja sem prišel do zaključka, da je to v resnici zelo posebna stvar, kar je potrdil tudi podpredsednik društva »Cercle Pegase«, zato sem se obrnil na prodajalca.

Bil sem zgrožen, ko sem izvedel, da je ta francoski

lastnik ločil kupe karoserijo od originalne CGS šasije, da bi izdelal repliko originalnega CGS odprtega dvoseda, kot so jih običajno izdelovali. Na moje vprašanje, če bi prodal posebej samo kupe karoserijo, je bil na srečo njegov odgovor pozitiven. V moji garaži namreč že nekaj časa leži originalna CGS šasija s podvozjem, ki sicer ni bila kompletna, računal sem na izgradnjo vozila kot celote z novo kupe karoserijo po dokumentaciji, kot je bila objavljena v arhivski publikaciji »Light Car & Cyclecar« iz 26. februarja 1926.

Očitno pa je novica, da želi zelo redek karoserijski primerek Amilcarja, kupiti Nemec, med poznavalci teh vozil v Franciji povzročila nasprotovanje, saj bi se tako del tehnične dediščine odtujil in prenesel v Nemčijo. Da bi preprečil morebitne mednarodne politične težave, sem se dogovoril s prijateljem – Francozom, da je zame kupil karoserijo, sam pa sem jo prepeljal v Berlin šele nekaj mesecev kasneje.

Precizni pregled delov karoserije je pokazal, da je ta v popolnosti originalna, na ploščicah, ki so tipične za označbo vozil Amilcar, sta bili prisotni tudi številka šasije 19.390 in št. karoserije 5.754 ter dodatni ponikljani deli na njej. Edino blatniki na njej so bili zamenjani z robustnejšimi in modernejšimi, verjetno jih je zamenjal eden od predhodnih lastnikov. Vsled tega sem se odločil za izdelavo blatnikov po originalnih »papillon« (oblika krila metuljčka, imenujejo jih tudi »leteči blatniki«). Preden sem pričel z restavriranjem karoserije, sem moral dokončati in obnoviti obstoječo CGS šasijo, predvsem pa najprej zagotoviti manjkajoče dele na njej. Pomoč je prišla od kolegov iz Amilcar kluba iz Francije, manjkajoče zadnja os in zavore so od M-tipa, pogonski agregat in menjalnik





pa sem nabavljal iz Anglije. V doglednem času je bila šasija končana. Prvi problem, ki se je ob tem pojavil, je bil prenosni mehanizem, ki je bil predelan in skrajšan za posebno izvedbo predelanega motorja, ki sem ga dobil iz Anglije. Sledila je nabava originalnih delov preko kluba ter montaža pripadajočih nosilcev motorja na šasijo. Najtežje dobavljiva dela za Amilcar, ki sta tudi najredkejša, sta originalni dinamo in zaganjač. Nadaljnje težave so se pojavile, ko sem pričel z delom na kupeju. Motor od M tip Amilcarja, ugodno dobavljen iz Anglije, je bil predelan in friziran z deli od Riley motorja, tudi suha sklopka in olajšan vztrajnik niso omogočali priključitve zaganjača – različni modul ozoblenja, prav tako ni bilo mogoče priključiti originalnega tristopenjskega menjalnika na obstoječo sklopko. Zato sem želel dobiti originalni G motor, ki je bil na srečo ravno v tem času na razpolago v Franciji. Po daljšem preizkušanju in prilagajanju zobnikov na vztrajniku in zaganjaču mi je šele pred kratkim uspelo zagnati motor brez zatikanja vztrajnika - iz prve.

Med tem, ko je obnova dobro napredovala, je bilo podvozje praktično končano, razen izpušne cevi z loputo za izbiro vožnje v naselju in izven. Prav tako mi niso bili dostopni vzvodi za zavore spredaj, zato sem mehanizem prilagodil izvedbi kot za CGSs – metalni trak namesto zavorne palice. Mislim, da je ta izvedba ustrezna, ker je bilo to vozilo izdelano po posebnem naročilu in v prehodnem obdobju – leta 1926. Takrat so v tovarni pričeli z izdelavo modelov CGSs – zadnji s pomeni »surbase« ali znižan in požarna stena s posodo

za gorivo sta bila na novo izdelana iz aluminija, prva v obliki odlitka. Sledi tega so bile vidne na obstoječi karoseriji.

Bil sem vesel, ko sem od francoskega prodajalca prejel fotografije originalne postavitve delov notranjosti karoserije, razen sedežev. Notranjost je izgledala opremljena kot luksuzna limuzina iz takratnega časa, kar potrjuje originalna notranjost vrat, ki je bila sicer v izjemno slabem stanju.

Računam, da bo kupe končan in pripravljen za vožnjo v sezoni 2009, čeprav bo potrebno za ta podvig še kar nekaj časa in denarja. Imel sem dva lepa originalna volana za Amilcar, vendar nobeden od obeh velikosti 40 oz 42 cm ni odgovarjal, ker sta se zadevala v okrasne robove notranjosti desnih vrat. Zato sem moral skrajšati aluminijasti križ notranjosti enega od volanov in izdelati nov leseni obroč premera 38 cm, kar ustreza notranjosti kupe karoserije. Mislim, da ta premer ustreza originalnemu.

Z leti mi je s pomočjo prijateljev uspelo odkriti nekaj originalnih fotografij kupeja kot je moj.

Obstajata dve pomembni fotografiji, prva prikazuje vozilo na vrhu testnega hriba na Brooklandsu, v njem je verjetno Vernon Balls (bil je zastopnik Amilcar vozil v Angliji in dirkač op.p.), na drugi pa je kupe v okrnjeni izvedbi brez blatnikov in žarometov, na tekmi z Austinom 7. Ker ima na tej fotografiji mnogo gledalcev tropske čelade, sem menjal, da je ta posneta kje v Tuniziji ali Italiji. Naknadno sem s pomočjo prijatelja, ki mi je pokazal enako fotografijo v publikaciji »Autocar« iz 21.1.1927 in opis ugotovil,





entuzijastov in profesionalcev za predvojna vozila, vendar takšnega interesa publike s pohvalami od vsakogar in vsepovsod pa si nisem mogel predstavljati. Nekaj jih je celo trdilo, da je coupe najbolj atraktiven avto na sejmišču nasploh. Pika na i pa so bili člani VSCC kluba iz Anglije, ki so trdili, da je bil razstavljen kupe zadosten razlog, da so se odločili za prihod na sejem. Lahko si predstavljate, kako je moj ego potreboval to izjavo, čeprav je bila morda preveč laskava.

Ena najbolj zanimivih stvari na Retromobile je bila poleg celotedenskega društva s prijatelji iz Amilcar kluba Cercle

da je ta nastala v Bombay-u v Indiji. Zdi se, da je nek ekscentrični Anglež vzel avto s seboj v Indijo...

V želji raziskati zgodovino tega avtomobila, sem prišel do naslednjih ugotovitev: prvi lastnik tega kupeja je bila Edita Morris, ameriška pisateljica, ki je leta 1961 prejela nagrado Alberta Schweitzerja za delo »Cvetje Hirošime«, kjer opisuje grozote atomskega bombardiranja tega mesta v letu 1945. Izvedel sem, da sta se po poroki z možem preselila in živela v gradu Nesle la Gilberde v bližini Pariza. Dobila sta ga za poročno darilo od moževega očeta, ki je bil v dvajsetih letih ameriški veleposlanik na Švedskem. Domnevam, da bi lahko bil kupe moževo poročno darilo Editi. Žal tega ne morem potrditi z nobenim pisnim gradivom, čeprav imam v posesti več njenih knjig, tudi njeno avtobiografijo. Da je bila lastnik, dokazujeta originalni inicijalki njenega imena in priimka – EM iz medenine na vratih kupeja.

Morrisova družina se je posvetila skrbi za žrtve v Hirošimi in so v ta namen ustanovili dom za ostarele v tem mestu. Edita Morris je po smrti v letu 1988, mož je umrl že veliko prej, vse svoje premoženje vložila v fundacijo za pomoč žrtvam

v Hirošimi. Ta fundacija obstaja in deluje še danes. Kot pravi star nemški pregovor, da vse dobre stvari zahtevajo svoj čas, mi je končno letos le uspelo predstaviti Amilcar CGS kupeja na razstavi Retromobile v Parizu. Ponosno je bil postavljen na razstavnem prostoru kluba Amilcar iz Francije. Pričakovano sem določeno pozornost od

Pegase, srečanje z gospodom, ki je nekoč reševal kupeja iz gradu, kjer je bil zavržen več let. To je bilo približno deset let preden je bil ponujen za prodajo. V tistem času naj bi bil celo v voznem stanju. Obljubil je fotografije, ki jih je posnel ob tem dogodku. Za slabo stanje vozila po tem pa je obtožil prodajalce, ki so vozilo zanemarjali tako, da so ga celo desetletje puščali vsepovsod.

Kupe je pripravljen za srečanja tovrstnih vozil. Morda se bomo videli na katerem od srečanj, na primer v Franciji. Nekdo mi je povedal, da se za naslednje leto pripravlja veliko srečanje Amilcarjev v Northumberland v Angliji. Obljubljam, da se bom tega srečanja udeležil. Če želite kupeja videti, vas vabim, da se tega srečanja udeležite. Ostanite zdravi in na svidenje do takrat.

Po pooblastilu avtorja, originalni prispevek prevedel in priredil: Vladimir Perkič

Fotografije: Jure Petač, Vladimir Perkič, »Profile Publications« št 62 str.6

