

# »ČRNA SULICA« NA SONČNI STRANI ALP

Leon Vrtovec, Adrica Classic Koper



IV. JUGOSLOVANSKA ALPSKA VOŽNJA LETA 1955, VOZILO LANCIA AURELIA B20-1246, VOZNIK ANTONIO POZZATO (VIR: TEHNIČNI MUZEJ DUNAJ).

Zgodba izjemnega vozila in še bolj izjemnega voznika, ki se je odvijala tako rekoč na naših tleh. Lancia aurelia B20-1246 in »gentelman driver« Antonio Pozzato na IV. Jugoslovanski alpski vožnji leta 1955 in dirki na Ljubelj leta 1958.

Novembra leta 2016 se je v sklopu Milano Auto classica na dražbi "Duemila Ruote" prodal avtomobil Lancia Aurelia B20, prve serije, letnik 1951, številka šasije B20-1246 z nedelujočim motorjem s serijsko številko 1269, ki pa pripada drugi seriji takega modela avtomobila. Vozilo, ki še ni bilo deležno korenite prenove, je pričelo prodajo z izklicno ceno 80.000 evrov in v pičlih 20 sekundah doseglo 220.000 evrov. Prodaja se je naposled zaključila s ponudbo kupca iz Švice, ki je za omenjeni črni coupé iz Torina odštél tako vsoto, s katero bi zlahka kupil konkretno nepremičnino na slovenski obali - 300.000 evrov. Že v obdobju gospodarske krize je bilo opaziti, da prodaje redkih vozil z bogato tekmovalno zgodovino niso občutile nekega upada, ravno nasprotno. Taka vozila so, kot velevajo načela kapitalističnih smernic v današnji potrošniki družbi, imenitna finančna naložba predvsem z vidika kasnejšega zaslužka ob vnovični prodaji. Res pa je tudi, da so starodobna vozila znamke Lancia v zadnjih letih močno pridobila na tržni vrednosti, najverjetneje

tudi zato, ker komercialni plani FCA group-a, na čelu katerega stoji družina Agnelli in izvršni direktor FCA, g. Marchionne,<sup>1</sup> v bodočnosti za Lancio ne predvidevajo modelov, ki bi pokrivali segment vozil, kot ga je aurelia v petdesetih letih prejšnjega stoletja. Drznm si predpostavljati, da prodaja tako revolucionarnega in športno elegantnega vozila predstavlja preveliko tveganje za današnji trg dokaj monotoni in med seboj zelo podobnih izdelkov, ki se žal po večini razlikujejo le po obsegu ponujenega »infotainmenta«. Moje razmišljanje izhaja predvsem iz zapisov medijev, ki so se pogosto razpisali o težavah ameriškega podjetja Tesla motors pri prodaji svojega model S.<sup>2</sup> V primeru

<sup>1</sup> V času nastajanja članka je Sergio Marchionne, dolgoletni prvi mož italijansko-ameriškega proizvajalca avtomobilov Fiat Chrysler, umrl v 67. letu starosti. Njegovo mesto je prevzel Mike Manley.

<sup>2</sup> Prvi mož podjetja Tesla motors, Elon Musk, je imel kar nekaj preglavic pri dokazovanju kvalitete in zanesljivosti električnega avtomobila z oznako Tesla model S. Preden so volumni proizvodnje dosegli rekordne številke za omenjeno električno športno limuzino, je v javnosti najbolj odmevala žgoča »pisna vojna« med g. Muskom in častnikom The New York Times (url: <https://www.mercurynews.com/2013/02/13/2013-elon-musk-vs-the-new-york-times-battle-escalates-thursday-with-dueling-blog-posts/> 11. 7. 2018).



LANCIA AURELIA B20-1246 (VIR: RM AUCTIONS ).

predstavljenega italijanskega karizmatičnega vozila s simbolom »sulice« (op. lancia v prevodu) sta prav kombinacija izjemne tehnološke naprednosti ter seveda bogate tekmovalne dediščine botrovali končni ceni tega ohranjenega primerka, katerega zgodovina sega tudi na naše zaprašene ceste iz 50-ih letih prejšnjega stoletja.

## NEKAJ ZGODOVINE O MODELU LANCIA AURELIA B20

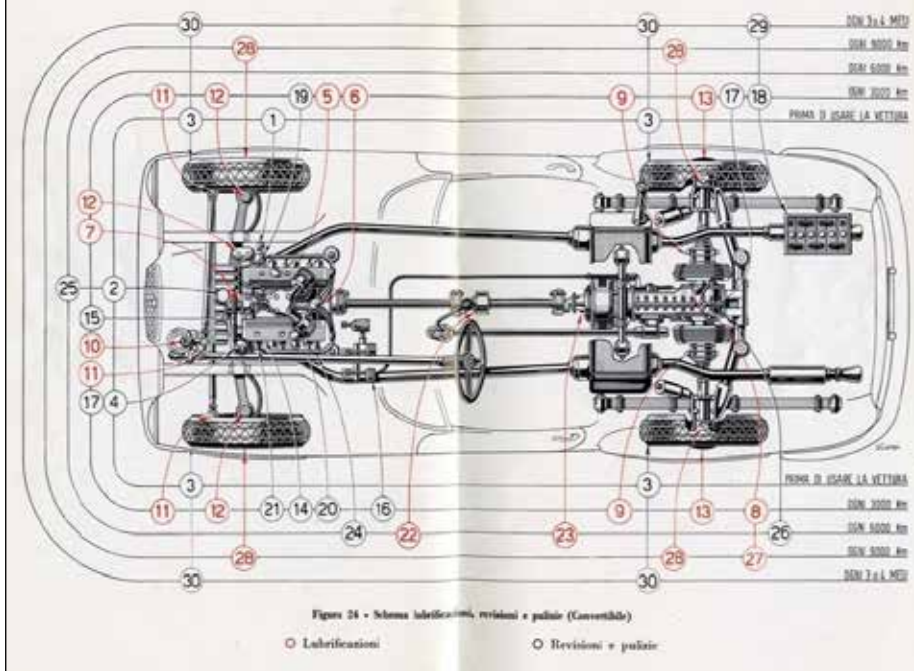
Avtomobil Lancia Aurelia B20 je izpeljanka limuzine Aurelia B10,<sup>3</sup> le-ta pa je osnovana na podlagi idej izjemnega inženirja Francesca De Virgilia ob pomoči velikana italijanskega avtomobilizma, Vittoria Jana ter Giannija Lancie, sina ustanovitelja tovarne vozil iz Torina. Zamisel za njen revolucionarni 6 valjni agregat V zasnove je nastala v poletju 1943, ko je mladi inženir De Virgilio med bombardiranjem Torina želel nekaj »umskega treninga«, da mu ne bi misli preveč uhajale na opustošenje, ki ga je Italija tedaj doživljala.<sup>4</sup> Po vojni, ko je vsa italijanska avtomobilska industrija dobivala močne finančne vložke, ki so v večji meri prihajali iz »onkraj luže«,

<sup>3</sup> Torinska tovarna vozil Lancia je zadnja dva svoja modela do aurelie poimenovala po mestih iz pokrajine Lazio (Ardea, Aprilia). Z limuzino B10 (Aurelia), pa prične poimenovanje svojih modelov po rimskih cestah. Sledijo modeli vozil Appia (1953 -1963), Flaminia (1956-1970), Flavia (1960 - 1971) in Fulvia (1966 - 1976). Rimska cesta Aurelia je bila ena najpomembnejših povezav med Rimom z Arlesom preko Civitavecchie, Pise in Genove. Do danes se je ohranil večji del te komunikacije, ki sega vse do Ventimiglia, na meji z Francijo.

<sup>4</sup> Prvi načrti so predvidevali V6 motor z 39 stopinjami med bloki cilindrov (vir: Piazzini, G., 2012, Quel duello che non fu mai vinto, Alfa Romeo »1900 spirit« - Lancia »Aurelia B 20«, Galleria RUOTECLASSICHE (v nadaljevanju RC), št. 45, Le macchine dei nostri migliori anni, anni 50, 1. del, februar 2012, str. 39 - 47); Velik poznavalec vozil Lancia Aurelia in avtor knjige Lancia and De Virgilio: At the Center, Geoffrey Goldberg, je v svojem delu tudi nekoliko bolj razsvetlil zgodbo o nastanku tega V6 motorja. Inženir De Vergilio, ki je bil poročen z nečakinjo ustanovitelja tovarne Lancia, je bil del delovnega tima, ki sta ga sestavljala še izkušeni Vittorio Jano in tedaj še študent Gianni Lancia. Prav slednji je za svoje premike med univerzo v Pisi in tovarno v Torinu uporabljal vozilo Lancia Aprila, bordo barve, v katerega so vgradili nekoliko šibkejši De Virgiliov testni 6 valjni V motor s 50 stopinjskim naklonom med cilindri in 1569 cm<sup>3</sup> delovne prostornine - za motor s 60 stopinjskim naklonom ni bilo prostora pri apriliji. Avtomobil z dvojnimi izpušnimi cevmi je povzročal precej zanimanja tudi med avtomobilskimi navdušenci tistega časa, ki so od bodočega direktorja torinske tovarne želeli izvedeti, kaj se skriva pod pokrovom bordo aprilije. Ko je sam Gianni prišel do vseh tehničnih podatkov testnega motorja, je postal eden glavnih promotorjev nadaljnega razvoja De Virgiliovih študij. V nadaljnji fazi razvoja je De Virgilio spoznal, da je bila napaka vztrajati na 50 stopinjskem motorju samo zato, da bi bil lahko vgrajen v aprilijo. Na podlagi izkušenj in nasvetov Vittoria Jana so zato preusmerili vse napore v izgradnjo V6 motorja s 60 stopinjskim naklonom med cilindri in seveda popolnoma novo vozilo, ki je svojo dokončno podobo pridobilo šele v povojnih letih (vir: Goldberg, G.: Lancia and De Virgilio: At the Center, David Bull Publishing, ZDA, 2014, str. 47 - 48.).

<sup>5</sup> Tovarna vozil Lancia ni bila deležna tako močne militarizacije svoje proizvodnje kot je bila podvržena temu npr. Alfa Romeo. Posledično je slednja bila veliko bolj na udaru med samim zavezniškim bombardiranjem in je v povojnem obdobju zahtevala več finančne podpore za obnovo. Lancia je med vojno preventivno decentralizirala svoje vodstvo, s tem si je omogočila nadaljnji razvoj tako na tehnični kot oblikovni plati (vir: Piazzini, G., 2012, Quel duello che non fu mai vinto, Alfa Romeo »1900 spirit« - Lancia »Aurelia B 20«, Galleria RC, št. 45, Le macchine dei nostri migliori anni, anni 50, 1. del, februar 2012, str. 39 - 47).

je Lancia ostala nekoliko prikrajšana. Znani ameriški komik in ljubitelj starodobnih vozil, Jay Leno, je ob predstavitvi svoje aurelie B24S Convertibile dejal, da je tej »sankciji« botrovala nekoliko prevelika simpatija Giannija Lancie do italijanskih<sup>5</sup> komunističnih partizanov med vojno. O verodostojnosti teh trditev bi bilo moč še razpravljati. Ne glede na to pa je Gianni Lancia z razpoložljivimi resursi leta 1950 uspel izdelati izjemno limuzino, ki jo je poganjal prvi serijski šestvaljnik V zasnove. Poleg tega so za izdelavo motornega bloka uporabili aluminij, »srajčke« cilindrov iz t.i. sive litine (»ghisa«) so bile v stiku s hladilno tekočino. Motorne glave so bile prav tako izdelane iz aluminija, napenjalec verige odmičnih gredi je svojo nalogo opravljal avtomatsko preko hidravlike (slednje je inženir Zaccane Mina uporabil tudi 13 let kasneje pri »ozkem 4 V« modela Lancia fulvia).<sup>6</sup> Že leto kasneje je debitirala coupéjevska različica pod oznako B20. Prvi povojni coupé 2+2 znamke Lancia je podedoval večino mehanskih značilnosti limuzine. Vsa štiri kolesa so imela neodvisno vzmetenje (od IV. serije dalje pa je bil uporabljen De Dionov most), samonosna karoserija s skrajšano medosno razdaljo je znašala 266 cm (pri limuzini B10 je le-ta znašala 286 cm). Delovna prostornina je bila, za razliko od B10, nekoliko povečana, skoraj na 2 litra (1990,97 cm<sup>3</sup>). Povečano je bilo tudi kompresijsko razmerje (8,4:1), ki je omogočilo, da je coupé B20 razvil 75 konjskih moči.<sup>7</sup> Seveda nas ta številka ne bo presenetila preveč, če pomislimo, da je prvi avtomobil Ferrari z oznako 125 S in delovno prostornino slabih 1500 cm<sup>3</sup> ter kompresijskim razmerjem 7.5:1 razvil 118 konjskih moči pri 6800 vrtljajih leta 1947.<sup>8</sup> Primerjan Colombov 12 valjnik je bil osnovan za uresničitev Ferrarijevih dirkaških ambicij,<sup>9</sup> medtem ko je aurelia B20 s svojimi 428 cm dolžine in 154 cm širine bila, poleg alfa romeo 1900 sprint, ena najbolje lahko vodljivih in hitrih



SHEMATSKI PRIKAZ ČIŠČENJA, VZDRŽEVANJA IN PODMAZOVANJA NA IZVEDBI »CONVERTIBILE«, POVZETO PO PRIROČNIKU ZA UPORABO »B20«, KJER JE JASNO PRIKAZAN DE DIONOV MOST TER T. I. TRANSAXLE POSTAVITEV MENJALNIŠKEGA SKLOPA IN POSTAVITEV ZADNIH BOBNASTIH ZAVOR (URL: [HTTP://WWW.LANCIAAURELIA.INFO/REAR-SUSPENSION--DE-DION.HTML](http://www.lanciaaurelia.info/rear-suspension--de-dion.html) 11. 7. 2018).

športnih vozil tistega obdobja ter je utelešala večino odlik, ki so jih tedaj kupci pričakovali od »grand touring« oz. »gran turismo« vozil.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Ibidem. Več o vozilu Lancia Fulvia pa lahko preberete v: Altorio, E., Lancia Fulvia HF e tutte le altre Fulvia: berlina, Coupé e Sport, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1992.

<sup>7</sup> Di Pietro, M., 2018, Le auto che hanno fatto grande l'Italia, anni 50, feb.2018, Galleria RC, 2018, str. 119 - 127.

<sup>8</sup> Pellegrini, L., G., ur., 2014, Ferrari scoperte emozioni - cabrio e spider di Maranello, QuattroruotePassione Auto, n. 1, Editoriale Domus S.p.a., april 2014, str. 11 -21.

<sup>9</sup> L. Turrini, Enzo Ferrari, Un eroe italiano, Longanesi, Milano, 2017.

<sup>10</sup> Termin Gran Turismo, Granturismo ali GT, označuje vozila visokih zmogljivosti, ki pa smo zmožna opravljati tudi daljše potovalne razdalje. V športnem segmentu je FIA v prilogi J leta 1961 zapisala v mednarodnem športnem kodeksu (EN): » Grand Touring cars are vehicles built in small series for customers who are looking for a better performance and / or a maximum comfort and are not particularly concerned about economy « (vir. Appendix J 1961 - Art. 264 - Group 3: Grand Touring Cars: Definition ).

Zahvaljujoč nekoliko podaljšanemu prestavnemu razmerju, v primerjavi z limuzino B10, je B20 dosegala končno hitrost okoli 160 km/h. Precej inovativna pa je bila odločitev inženirja Janoa, da je menjalniški sklop pomaknil na zadnjo premo (transaxle), nanj pa so bile pritrjene tudi bobnaste zavore. Tako rešitev so najprej uporabili pri različici B10, nato pa pri B20.<sup>11</sup>

Definitivno je bil to izdelek za kupce, ki so imeli nekoliko več pod palcem. Osnovna cena ob predstavitvi je znašala 2.600.000 lir,<sup>12</sup> komercialni uspeh je botroval prodaji 500 primerkov samo v prvem letu proizvodnje.<sup>13</sup> Med njenimi lastniki lahko zasledimo številne petičneže iz 50-ih let: bogate industrialce, filmske zveznike (npr. ameriški igralec Gary Cooper), uspešne dirkače (italijanski dirkač Piero Taruffi – zadnji zmagovalec dirke MM leta 1957 s ferrarijem 315 S), izjemne športnike (italijanski kolesar Fausto Coppi) ter seveda tudi kronane glave (monaški princ Rainier).<sup>14</sup> Preden se podamo h konkretnim številkam proizvodnje, velja še omeniti nejasnost glede oblikovalca brezčasnih elegantnih linije coupéja B20. Nekaj let po predstavitvi je v intervjuju oblikovalec Felice Mario Boano dejal, da je aurelio B20 narisal on, ko je še delal za karoserijo Ghia. Po tem takem naj bi prvi sklop proizvodnje vozil Ganni Lancia dodelil karoserijski delavnici Ghia. Glede na začetni komercialni uspeh pa so vseeno morali proizvodnjo karoserije zaupati nekoliko bolje opremljeni delavnici. Odločili so se za Pininfarino. To tezo potrjuje tudi inženir Francesco De Virgilio, ki se ne spominja, da bi Mario Boano narisal linije B20, temveč je imel v spominu, da je vse nastalo znotraj Pininfarinine delavnice. Kakor koli, od leta 1951 pa do leta 1958 je Pininfarina izdelala 3773 coupéjev B20.<sup>15</sup> Iz I. serije je bilo 500 primerkov (izdelovali so jih od 1951 do januarja 1952) s 75 konjskimi močmi. V II. seriji (izdelovali so jih od marca 1952 do februarja 1953) je bilo izdelanih 731 primerkov, ta vozila imajo motor z 80 konjskimi močmi. Šele s III. serijo se delovna prostornina motorja poveča na 2500 cm<sup>3</sup>. 720 primerkov te serije razvije 118 konjskih moči

<sup>11</sup> Piazzzi, G., 2012, Quel duello che non fu mai vinto, Alfa Romeo »1900 spirnt« - Lancia »Aurelia B 20«, Galleria RC, št. 45, Le macchine dei nostri migliori anni, anni 50, 1. del, februar 2012, str. 39 – 47.

<sup>12</sup> Vsi ti superlativi so verjetno dober razlog, da se pričnemo spogledovati z možnostjo nabave takega vozila. Hitro pa bodo povprečnega ljubitelja starodobnih vozil odvrnile tržne vrednosti takega avtomobila, ki se danes gibljejo od 160.000 do 180.000 evrov. 10 % manj so ocenjeni primerki VI. serije, ki jih ni moč prijaviti na historično dirko Mille Migla. V prihodnosti se, skladno z rastjo cen zadnjih let - leta 2012 se je cena dobrega primerka gibala med 55.000 do 60.000 evrov, pričakuje še nadaljnjo rast prodajne vrednosti. Veliko bolj dostopna je limuzinska različica aurelie, kjer boste za dober primerek B10 odšteli okoli 35.000 evrov, za izvedenke B12, B15, B21, B22, okoli 30.000 evrov ter za B52 in B55 50.000 evrov (vir: Di Pietro, M., 2018, Le auto che hanno fatto grande l'Italia, anni 50, feb.2018, Galleria RC, 2018, str. 119 – 127. in RC, št. 355, julij 2018).

<sup>13</sup> Di Pietro, M., 2018, Le auto che hanno fatto grande l'Italia, anni 50, feb.2018, Galleria RC, 2018, str. 119 – 127.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Skupno je bilo izdelanih 3871 primerkov aurelie B20. Na podlagi registrov proizvodnje je razvidno, da je karoserijska delavnica Viotti izdelala 98 vozil. Pri tem ne govorimo o prvih 98 primerkih, temveč o primerkih iz prve serije, ki so nastali sočasno s tistimi pri Pininfarini in jih je moč zaslediti med serijskimi številkami B20-1001 in B20-1405. Potrebno je še omeniti, da je Lancia konec 40' let izdelala tudi prototip vozila, imenovanega A10 s sredinsko nameščenim 8 cilindrskim motorjem, katerega karoserijo je zaupala delavnica Ghia. To revolucionarno vozilo s »preselektivnim menjalnikom« je v prvi vrsti imelo 3 sedeže, voznik pa je zasedal sredinskega. Glede tega prototipa, katerega je pogosto uporabljal sam Gianni Lancia, se ni ohranilo veliko, le nekaj fotografij. Njegove linije pa so pogojno spominjale na kasnejšo B20. Mogoče velja še dodati, da v monografiji Valerija Morettija, posvečeni karoseriji »Ghia«, ki je izšla leta 1991 pri založbi Automobilia, lahko na strani 176 in 177 najdemo dve sliki aurelie B20 v fazi izdelave (vir. Goldberg, G.: Lancia and De Virgilio: At the Center, David Bull Publishing, ZDA, 2014, str. 47 – 48).

(izdelovali so jih od marca 1953 do januarja 1954). Vizualno se predvsem razlikuje po nekoliko bolj zaobljenem zadku. IV. serija, 1000 primerkov, ima na zadnji premi vgrajen De Dionov most, možnost nakupa vozila s prestavno ročico na »podnu« (izdelovali so jih od februarja 1954 do decembra 1955), s to serijo je možno tudi kupiti vozila z levo nameščenim volanom – vse prejšnje serije so imele samo desni volan. V. serija, 300 primerkov (od aprila 1956 do aprila 1957) je imela nekoliko manj »konjev« pod pokrovom motorja, a več navora na nižjih obratih. VI. serija, 620 primerkov, s 112 konjskimi močmi omogoča 180 km/h končne hitrosti (izdelovali so jih od maja 1957 do novembra 1958).<sup>16</sup>

Nekoliko mehanično »bolj navite« verzije so se hitro povzpele v sam vrh takratnih vzdržljivostnih dirk. Na Mille Miglii leta 1951 je aurelia B20, serijske številke 1010, osvojila drugo mesto z Giovannijem Bracom in copilotom Umbertom Magliolijem. Pred njima je bil samo »prekaljeni« Luigi Villorosi s ferrarijem 340 america (ferrari je imel 4,1 litrov delovne prostornine, aurelia slaba 2 litra). Omenjana aurelia je imela prestavno

ročico premaknjeno na »poden« vozila, motor pa je bil nekoliko predelan. Dirkalne izvedenke aurelie B20 so istega leta zmagale v kategoriji do 2000 cm<sup>3</sup> delovne prostornine na Targi Florio, 24 ur Le Mansa in na Careri Panamericani. Zaradi naštetih uspehov so se v tovarni Lancia leta 1952 odločili izdelati nekaj primerkov aurelie B20 z aluminijasto karoserijo in znižano streho ter novo »glavo motorja«, ki je v kombinaciji s štirimi enojnimi uplinjači na mehanični osnovi II. serije razvila 110 konjskih moči pri 5.500 obratih. Ti primerki so dobili poimenovanje »Corsa«. Istega leta so se tri take aurelie podale na Carero Panamericano. Vozila z dodanim Rootsovim kompresorjem so tedaj dosegla 150 konjskih moči pri 6000 vrtljajih ter končno hitrost 215 km / h. Zaradi okvare sta dve vozili odstopili, tretje, pod vodstvom Umberta Magliola, pa je doseglo zmago v svoji kategoriji in absolutno 4. mesto. Lancia aurelia B20 je ohranila kompetitivnost v vseh večjih tekmovanjih kar nekaj let, npr. Louis Chiron je še leta 1954 dosegel zmago na reliju v Monte Carlu.<sup>17</sup>

TIP »CORSA« NA DIRKI V LE MANSU LETA 1952

(VIR: URL: [HTTP://WWW.LANCIAAURELIA.INFO/AURELIAS-IN-COMPETITION.HTML](http://www.lanciaaurelia.info/aurelias-in-competition.html)) - 11. 7. 2018



## LANCIA AURELIA B20-1246

Zakaj je aurelia B20-1246 povzročila toliko zanimanja na dražbi? V prvi vrsti, ker je to model prve serije, ki so jo izdelovali od aprila 1951 do februarja 1952. Št. šasije 1246 označuje 246. izdelani primerek. Njen prvi lastnik je bil Antonio Pozzato iz Vicenze. Avtomobil ima ohranjeno prvo tablico »Vicenza 21455« ter je v nespremenjenem stanju od začetka 60' let, ko ga je prvi lastnik nehal uporabljati. G. Pozzato pa avtomobila ni uporabljal za nedeljske izlete ali opravke v Vicenzi, temveč se je z njim udeleževal tedaj zelo zahtevnih dirkaških tekmovanj, kot sta bili Mille Miglia in Coppa d'Oro delle Dolomiti. Kljub taki uporabi je karoserijska školjka ostala celovita, zato se je na podlagi zgodovinskega arhiva novi lastnik odločil za konservativno obnovo, da bi ohranil vozilo v kar se da originalnem stanju. Dirkaški »značaj« tega primerka se odraža v dodatnem velikem števcu vrtljajev motorja, ki je postavljen v sredino armaturne plošče. Z nastopom II. serije B20 je tak števec postal stalnica, postavljen pa je bil na mesto, kjer je I. serija imela nameščeno uro. Trenutni motor V6 je v originalu pripadal B20 II. serije. Ima serijsko številko 2207 in je razvil 80 konjskih moči. V primerjavi z motorjem I. serije, ki ima 5 konjskih moči manj, ima slednji nekoliko spremenjene ventile in povečano kompresijsko razmerje. Skupaj z vozilom je bil predmet dražbe dodaten motor, I. serije, s serijsko številko 1269, ki je po številkah proizvodnje zelo blizu originalnemu motorju, vgrajenemu v aurelio B20-1246. Notranjost je v večji meri v originalnem stanju. Sedeži so preoblečeni v usnje rdeče barve, pod temi preoblekami pa naj bi se skrivalo prvotno tovarniško blago iz 50' let. O ohranjenosti priča tudi dejstvo, da ima vozilo »naslikano« štartno številko 90. Kot zanimivost velja omeniti, da je to bila štartna številka, s katero je aurelia B20-1246 pričela preizkušnjo na Coppa d'Oro delle Dolomiti leta 1952. Žal pa jo je zaradi tehnične okvare morala tudi predčasno zaključiti. V preseku je avto zelo dobro ohranjen, kar pa je izrednega pomena, če se želi ohraniti njegov športni videz, kljub temu, da ni bil del uradnih tovarniških dirkalnih primerkov.<sup>18</sup>



V SREDINI ARMATURNE PLOŠČE LAHKO OPAZIMO DODATEN VELIK ŠTEVEC ZA PRIKAZOVANJE VRTLJAJEV MOTORJA (VIR: RM AUCTIONS )

### GENTLEMAN DRIVER ANTONIO POZZATO

Iz ohranjene dokumentacije je moč razbrati, da je Antonio Pozzato nastopal za isto ekipo kot znana brata Marzotto in se je s svojo aurelio B20 udeležil štirih Mille Miglia zapovrstjo, od leta 1952 do 1955. Dosegel je 30. skupno mesto leta 1952 in 39. mesto naslednje leto. Še več, po nepreverjenih informacijah naj bi g. Pozzato dirkal le z levo roko, zaradi amputacije desne med drugo svetovno vojno. Slednje mu je tudi omogočala prestavna ročica, ki je bila pri aurelii B20 I. serije nameščena na volanskem drogu. Svojo dirkaško kariero je sicer pričel leta 1947 s fiatom 1100, leta 1950 pa je svoje voziške spretnosti udeleževal z lancio aprilio. Leto kasneje je nastopil na Mille Miglia z odprtim dirkalnikom pokritih koles znamke Ermini na mehanični osnovi

<sup>16</sup> Di Pietro, M., 2018, Le auto che hanno fatto grande l'Italia, anni 50, feb.2018, Galleria RC, 2018, str. 119 - 127.

<sup>17</sup> Altorio, E., Lancia Fulvia HF e tutte le altre Fulvia: berlina, Coupé e Sport, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1992, str. 18 - 22.

<sup>18</sup> Di Pietro, M., 2017, Tracce di gloria sulla pelle, RC, št. 338, februar 2017.

Fiata 1100. Po posrečeni izjavi t.i. Avvocata, Gianni Agnellija, so takim vozilom rekli »barchetta«.<sup>19</sup> Leta 1952 pa je že nastopil na znameniti dirki Brescia – Rim – Brescia z aurelio B20-1246 ter se s štartno številko 440 in s pomočjo brata Bruna Pozzatiya uvrstil na izvrstno 33. mesto absolutno s časom 14 ur, 27 minut in 14 sekund. Uro in 50 minut boljši je bil tedaj Luigi Fagioli, ki je dirkal s tovarniško aurelio B20 ter zasedel tretje mesto absolutno. Pred njim sta bila na prvem mestu Giovanni Bracco z vozilom Ferrari 250S berlinetta vignale,<sup>20</sup> na drugem mestu pa Karl Kling z vozilom Mercedes-Benz 300 SL. Po tem uspehu se je udeležil dirke Coppe d'Oro delle Dolomiti z že omenjeno štartno številko 90, ki pa je ni zaključil. Ponovno je odstopil leta 1953 pri obeh tekmovanjih, katerih se je prejšnja leta udeleževal. Leta 1954 je s svojo aurelio dosegel 39. mesto na Mille Miglia in 53. mesto na "Coppa d'Oro". Leto kasneje je zaradi okvare ponovno odstopil na Mille Miglia, a se je potolažil z 29. mestom na dirki v Dolomitih. Prav ta dosežek pa naj bi ga prepričal, da je aurelio B20 zamenjal za pravi dirkalni bolid, maserati A6 GCS, s katerim je naposled svojo dirkaško kariero tudi zaključil.<sup>21</sup> Vozilo aurelia B20-1246 je okoli leta 1980 končalo v zbirki Luigia Compiana, šefa bankrotiranega podjetja North East Services. Zbirka, ki je obsegala 434 vozil v ocenjeni skupni vrednosti blizu 30 milijonov evrov, je naposled končala na dražbi in bila razprodana v dveh dneh. V sklopu te zbirke je bila prodana tudi opisana B20.<sup>22</sup>

Kaj pa IV. Jugoslovanska alpska vožnja leta 1955 in dirka na Ljubelj leta 1958? V brošuri, izdani ob IV. Jugoslovanski alpski vožnji, ki jo je leta 1955 priredila Avto-moto zveza Slovenije, v izvedbi Avto-moto društva Bled, pod pokroviteljstvom Mestne občine Bled ter Gozdnega gospodarstva Bled, je moč najti s štartno številko 91. Antonia Pozzata, ki je tekmoval z Lancio v kategoriji »D-11«. Pri tem je zabeleženo, da ima prijavljeni tekmovalec vozilo Lancia s 1976 cm<sup>3</sup> delovne prostornine, vendar je dejstvo, da sta prvi dve seriji B20 imeli 1990,97 cm<sup>3</sup> delovne prostornine. Glede na uradno spletno stran AUTOMOTIVE

MASTERPIECES Srl, podjetja, ki se ukvarja s pridobivanjem vse zgodovinske in tehnične dokumentacije redkih in visoko tržno ocenjenih starodobnikov, je Pozzato na IV. Jugoslovanski alpski vožnji dosegel 4. mesto. Iz ohranjenega fotografskega materiala, ki ga hrani Tehnični muzej na Dunaju, je opaziti, da je Pozzato storil tudi kakšno vozniško napako in nekoliko poškodoval sprednjo levo stran vozila. Prej omenjeno podjetje, ki ima namen pod oznako AUTOMOTIVE MASTERPIECES exhibitions lab® izpostaviti virtualno razstavo vozil (glede na obletnice in specifične zanimive teme), je še zapisalo, da je Pozzato leta 1958 čez Ljubelj dirkal s štartno številko 97. Na gorski dirki na Ljubelj, ki je bila prvo slovensko avtomobilistično tekmovanje, šteto za državno prvenstvo bivše skupne države, je v nedeljo, 3. avgusta 1958, zmagal beograjski dirkač Milivoj Božić. Božićevo dirkanje so poročevalci opisali kot domala idealno. Z vozilom Porsche Spyder RS je uro zaustavil pri času 4:59,4.<sup>23</sup>

**19** Barchetta je tip avtomobilske karoserije, podobna je spyder karoseriji, vendar brez mehke strehe in z manjšim vetrobranskim steklom, ki je bilo pogosto ločeno na dva dela ali pa ga sploh ni bilo. Lahko bi jo po namembnosti označili kot moderno verzijo karoserije Torpedo-Skiff, ki je bila v modi v 20' letih prejšnjega stoletja. Morda eden izmed najlepših primerov karoserije barchetta, pri katerem je ta skovanka tudi nastala, modro zeleni primerek Ferrari 166 MM barchetta, katerega prvi lastnik je bil Gianni Agnelli. (Delbò, M., 2016, Il primo amore dell'Avvocato, RC, avgust 2016).

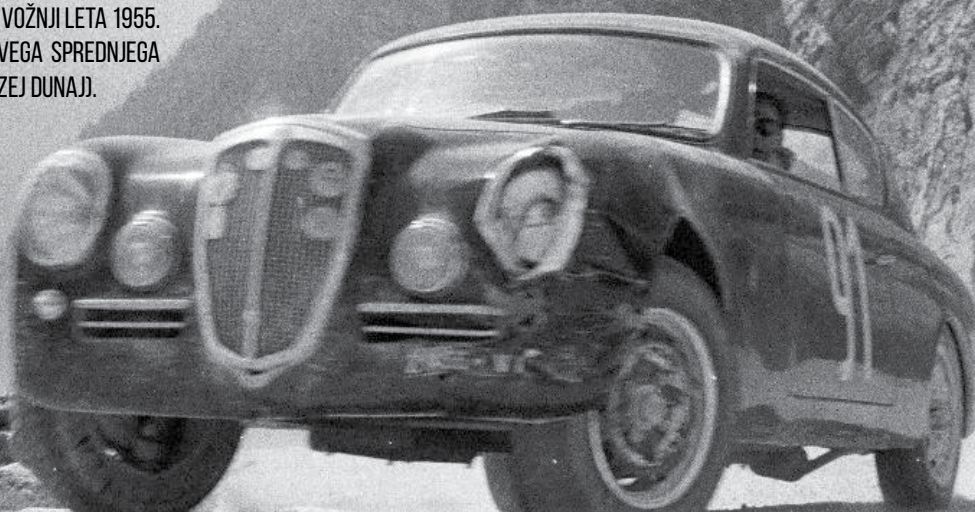
**20** url: <http://www.1000miglia.eu/MilleMiglia/The-Original-Mille-Miglia-race/The-sporting-tradition/> - 11. 7. 2018). Mogoče velja omeniti, da je zmagovalni ferrari, poleg čudovite Vignalove karoserije, imel tudi »3 litrsko« različico prej omenjenega Colombovega 12 valjnika in je s 230 konjskimi močmi dosegel 250 km/h.

**21** Di Pietro, M., 2017, Tracce di gloria sulla pelle, RC, št. 338, februar 2017.

**22** Ibidem.

**23** Pavšič, G., Sto let avtomobilskega športa v Slovenij, 1909 – 2012, Zveza za avtošport Slovenije AŠ2005, Ljubljana, 2012.

LANCIA AURELIA B20-1246 NA IV. JUGOSLOVANSKI ALPSKI VOŽNJI LETA 1955. VIDNA JE POŠKODBA LEVEGA SPREDNJEGA DELA. (VIR: TEHNIČNI MUZEJ DUNAJ).



LANCIO AURELIO B20-1246 JE MOČ VIDETI V ŽIVO V MUZEJU MILLE MIGLIA V BRIESCI V SKLOPU RAZSTAVE '90 ANNI 1000 MIGLIA', KI STA JO PRIREDILA MUZEJ MILLE MIGLIA IN PODJETJE AUTOMOTIVE MASTERPIECES

(URL: [HTTPS://WWW.ADCGROUP.IT/E20-EXPRESS/PORTFOLIO-EVENTI/CULTURALE/MUSEO-MILLE-MIGLIA-E-AUTOMOTIVE-MASTERPIECES-PRESENTANO-LA-MOSTRA-90-ANNI-1000-MIGLIA.HTML](https://www.adcgroup.it/e20-express/portfolio-eventi/culturale/museo-mille-miglia-e-automotive-masterpieces-presentano-la-mostra-90-anni-1000-miglia.html) 11. 7. 2018).

## »KORUPCIJA IDEALOV«

Za zaključek velja omeniti še zanimivo analogijo, povezano z Lancia aurelio. Leta 1962 je italijanski režiser Dino Risi posnel kulturni film »Il sorpasso« (v ang. »The Easy Life«). Zgodba filma govori o bahavem in oportunističnem gospodu Brunu Cortoni, ki ga upodablja odličen Vittorio Gassman ter o njegovem potepanju v vročem dopustniškem avgustu po cestnem odseku, imenovanem »via Aurelia« s »spider« izvedbo Lancia Aurelie, ki ima oznako B24.<sup>24</sup> Glavni

**24** Leta 1954 je Lancia pričela izdelovati »spider« oz. odprto izvedbo aurelie, ki je dobila uradno oznako B24 ali B24S, če je imela volan na levi. I. serija je mehanično osnovo v celoti prevzela od IV. serije B20 (s to razliko, da je izvedba za ameriški trg imela 8 konjskih moči manj). Najlaže jo prepoznamo po polkrožnem zaobljenem vetrobranskim steklu, sprednjih in zadnjih odbijačih, ki sta ločena na dva posamezna elementa ter po »pomankanju« kljuk na vratih. Skupno je bilo izdelanih 240 primerkov takih vozil. Nekateri ljubitelji jo nekoliko zmotno poimenujejo »Amerika«, kajti ravno naslednja serija izvedbe B24 ima uradno poimenovanje Aurelia GT 2500 America. Mehanična osnova izvira iz V. serije modela B20. Poleg kar nekaj manjših sprememb v sami karoseriji (stil linij ni tako ekstremen kot v 1. seriji) so glavne razlike v sprednjem in zadnjem odbijaču, ki sta tokrat »iz enega kosa«, vetrobransko steklo ni toliko zaobljeno ter na vratih imamo trikotna okna in kljuge za odpiranje. Izdelovali so jo samo v letu 1956 v 150 primerkih. V omenjenem filmu sta bili uporabljeni ravno dve vozili te serije, ena s serijsko št. 1268, druga pa 1329. Prva je bila namenjena večini posnetkov, druga pa le nekaj kadrom notranjosti. Prvo vozilo, ki ima v filmu registrsko oznako »Roma 329446«, je sedaj v lasti italijanskega zbiratelja Adalberta Beribéja. Pristnost uporabe svojega vozila v filmu ni potrnil le s serijskimi številkami in tehnično dokumentacijo, ampak tudi z najdenimi starimi poškodbami, ki jih je med snemanjem povzročil tudi igralec Vittorio Gassman. Zadnja oz. III. serija je vizualno identična prejšnji, s to razliko, da je podedovala mehaniko VI. serije B20 in posledično 112 konjskih moči pod pokrovom motorja (vir: Di Pietro, M., 2018, Le auto che hanno fatto grande l'Italia, anni 50, feb.2018, Galleria RC, 2018, str. 119 – 127).



protagonist, Cortona, je bahač brez globljih idealov, individualist, ki nima spoštovanja do nobenega in poizkuša živeti lagodno življenje preko »farse«, v katero zapelje tudi nič slabo slutečega študenta prava Roberta Marianija. Slednjega upodablja francoski igralec Jean-Louis Trintignant. Cortona s svojim brezobzirnim obnašanjem in nespametno vožnjo z nekoliko »predelano« aurelio povzroča sive lase vsem ostalim udeležencem v prometu. Njegov pristop, poln arogance in slabe ironije, predvsem pa brez integritete, je v popolnem kontrastu z idejo vozila, ki ga spremlja v tej »poletni avanturi«. Lancia aurelia je v 50' letih predstavljala prototip elegantnega in prefinjenega avtomobila, vendar ga je v filmu režiser Risi namenoma prikazal kot agresivno, prepotentno, s predelanim motorjem in nadvse antipatično hupo, ki jo glavni protagonist pogosto z veseljem uporablja. V posameznih odsekih filma je opaziti, da je bila aurelia B24 deležna še nedokončanih karoserijskih popravil, ki na nek način simbolizirajo »brazgotine« vozila in so ostanki neuspešnih avtomobilističnih dvobojev ter predrzne vožnje njenega lastnika. Zakaj je Dino Risi izbral aurelio in jo tako prikazal? Preprosto zato, ker je v 50' letih slednja predstavljala zaupanje v ekonomski čudež, upanje v boljšo prihodnost. Prav to upanje v boljšo družbo po grozotah vojne pa se je v 60' letih dokončno izcimilo. Nastopila je družba, polna kontrastov, v kateri so bili lenuhi in oportunisti, kot je g. Bruno Cortona, z njihovimi psevdo ideali glavni akterji družbene dobrobiti, če to lahko sploh tako imenujemo.

V zaključku si bom drznil še nekaj osebne refleksije. Podobno korupcijo idealov doživljamo tudi v našem »svetu starodobnikov«. Visoke cene posameznih primerkov, kot je opisani primer ter preprodaja vozil zgolj zaradi pre-napihnjene tržne vrednosti, so v popolnem kontrastu z vrednotami, ki bi jih moral gojiti vsak ljubitelj stare tehnike. Prepogosto taki »zbiratelji« postanejo vzor, ker si lahko privoščijo finančno težko dosegljiva vozila. Verjamem, da se med takimi premožnimi ljubitelji skriva tudi mnogo pravih navdušencev, a žal se v današnji družbi, kjer se uspešnost posameznikov meri z osebnim kapitalom, veliko govori o tem, »kaj nekdo ima«, manj pa o tem, »kaj nekdo zna«. Zanimarjamo zgodbe prenašanja družinskega znanja in skrbništva nad posameznim vozilom iz mlajše na starejšo generacijo, obnovi vozila, ne ozirajoč se na tržno, ampak sentimentalno vrednost, prijateljsko pomoč, ko se znajdemo v »slepi ulici obnove« ter ohranjanja in vzdrževanja vozila ne zato, ker bo čedalje bolj ovrednoteno na dražbi, ampak zato, ker nas spominja na neponovljive dragocene trenutke. To ni pomislek, izvirajoč iz »slovenske zavisti« nad tistimi, ki lahko trgujejo s starodobniki v vrednosti nekaj nepremičnin, ampak izhaja iz percepcije vrednot, ki jih želimo prenesti na mladi rod ljubiteljev starodobnikov. Na vse zadnje, kot bi dejal pokojni Luciano Nicolis, ustanovitelj istoimenskega muzeja starodobnih vozil pri Veroni: » Mi nismo lastniki vsega tega, smo samo skrbniki za prihodnost.«

Vitanu in Niki

ODSEK IZ FILMA »IL SORPASSO« ( V ANG. »THE EASY LIFE«), BRUNO CORTONA (VITTORIO GASMAN) Z NEPRIMERNO GESTO IN ROBERTO MARIANI (JEAN-LOUIS TRINTIGNANT), KI JE ZA TRENUTEK PREVZEL VOLAN, DRVITA SVOJI USODI NA PROTI (DINO RISI, IL SORPASSO, 1962).

