

## Od limuzine do vatrogasnog vozila i nazad

Ova Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS iz 1928. godine imala je težak život. Počela je kao limuzina jednog industrijalca, a zatim je spašena sa deponije tako što je pretvorena u vatrogasno vozilo. Sada je obnovljena i vraćen joj je stari sjaj.

**Beograd, 18. april 2023 – Od stotinu Škoda Hispano-Suiza proizvedenih između 1926. i 1930. samo ih je nekoliko preživelo do danas. Među najatraktivnijim je eksponat Škoda muzeja sa motorom serijskog broja 1181. Pod brojem 469, šasija je završena u Plzenu 4. maja 1928. Poznati praški proizvođač karoserija J. O. Jech predao je ceo automobil uspešnom Čehoslovačkom udruženju rafinerija šećera 22. septembra 1928. Predsednik udruženja, industrijalac Robert Mandelík (1875-1946), koristio je Škoda Hispano-Suizu do sredine 1930-ih.**

Kao što je bilo uobičajeno u to vreme, robusne šasije sa snažnim motorima sposobnim za velike brzine prilagođene su vatrogasnim vozilima kada više nisu bila poželjna kao putnička vozila, a to se dogodilo Mandelíkovom automobilu tokom Drugog svetskog rata. Zadnji deo originalne karoserije uklonjen je i zamenjen klupama za vatrogasnu ekipu. Osim toga, automobil koji je nekada bio prestižni statusni simbol opremljen je uređajem za vuču vatrogasnog creva.

Slovački kolekcionar kupio je sada staro vozilo 1970-ih. Godine 1995. drugi vlasnik, ovaj put iz Praga, započeo je zahtevan desetogodišnji proces obnove. Struktura koju je dizajnirao umetnik Václav Zapadlík (1943-2018) inspirisana izvornim stilom J. O. Jecha postavljena je na originalnu šasiju sa originalnim prednjim delom karoserije. Nakon toga, automobil je još dva puta promenio vlasnika.

### Originalni izgled

Jedinstveni starinski automobil sa raznolikom istorijom uplovio je u sigurnije vode 2010. godine, kada je postao deo postavke Škoda muzeja u Mladá Boleslavi. Muzej je u avgustu 2019. godine započeo zahtevan projekat restauracije, koji se bazirao na detaljnom istraživanju materijala iz tog perioda, a sa ciljem vraćanja automobila u izvorno stanje. Stručnjaci su proučavali arhivu Škoda Plzeň koja se čuva u gradu Nepomuka, kao i fotografije, filmske snimke i dokumente porodice Mandelík. Cilj je bio vratiti automobil u njegov izvorni oblik do poslednjeg detalja što je moguće vernije.

Nije samo karoserija, od koje veliki deo nije bio originalan i nije stariji od četvrtine veka, imala fundamentalne nedostatke. I motor je prošao kao posledica raznih nestručnih zahvata. Ispravili su ih stručnjaci Škoda muzeja u saradnji sa drugim kolegama. Godine 2019, nakon što je motor uklonjen, automobil je premešten u radionicu specijalizovanu za restauraciju starih karoserija, uključujući drvene podupirače. Trebalo je prilagoditi oblik zadnjeg dela, a par zadnjih vrata produžiti i obložiti metalom. Usledila je izrada novih zadnjih blatobrana i bočnih dasaka, i nove metalne obloge prednjih vrata.

Nakon toga je 2020. usledilo uklanjanje karoserije radi lakiranja i postavljanja na šasiju. Modifikovan je mehanizam sklopivog krova, napravljene su nove strukture sedišta i popravljena i prelakirana instrument tabla. Čak ni Covid-19 nije zaustavio radove. Godine 2021. na red su došle presvlake sedišta i intarzije. Ne treba zaboraviti da je intarzija tradicionalni zanat: savijanje i lepljenje drvenih furnira različitih boja i tekstura, u ovom slučaju ukrasa za vrata. Luksuzna Škoda Hispano-Suiza takođe je imala intarziju iznad bogato ukrašene instrument table, ali i na pregradi koja je odvajala prednje sedišta od putnika pozadi.

Raspored rada bio je dug i detaljan. Trebalo je napraviti novi krovni pokrov, kao i kvake na vratima koje su bile izrađene od jedinog sačuvanog netipičnog materijala: ebanovine. Četvorokraki volan takođe je pažljivo restauriran, kao i mehanički pokretani pokazivač pravca s rotirajućom svetlećom strelicom, preteča indikatora. Inače, krajem 1920-ih hrom se obično nije koristio za površinsku obradu delova karoserije - najčešće je bilo niklovanje. I ovo je popravljeno ili restaurirano tokom obnove.

#### **Operacija „srca“**

Remont motora takođe je bio izazov, a trajao je tri godine. I ovde su stručnjaci morali da iskupe niz starih grehova i da se pozabave posledicama neuspešnog popravljanja radilice, na primer, i poklopca bloka motora koji je deformisan i oksidiran posle nevešte obnove.

Tokom stručne obnove očišćeni su delovi motora, legirani su ležajevi radilice i klipnjače, a dodate su i nove gornje klipnjače. Ventilima je bilo potrebno brušenje kako bi ispravno sedeli i formirali čvrsto zaptivanje; karburator je popravljen i kalibrisan, a ceo uljni sistem je popravljen i očišćen.

Šlag na torti ove detaljne restauracije su verne replike registarskih oznaka Č-26.960 iz Prve Čehoslovačke Republike. Ako se setimo poslovanja prvobitnog vlasnika, mogli bismo reći da je ponovo rođena Hispano-Suiza slatka kao šećer. Naravno, nije na prodaju - krasice Škoda muzej u Mladá Boleslavi, a ponekad će nas stari automobil udostojiti svojim prisustvom.

#### **Porodično stablo Hispano-Suiza**

Godine 1925. Škoda koncern za inženjering i naoružanje postao je strateški partner fabrike motora Laurin & Klement u Mladá Boleslavi. Koncern Škoda sa sedištem u Plzenu tada je kontrolisao francuski investitor. Škoda je svoju budućnost odlučila da temelji na nevojnoj proizvodnji, uglavnom automobila, uključujući visokokvalitetne strane automobile po licenci. Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS bila je tipičan primer. Bazirana je na modelu H6B renomirane fabrike Hispano-Suiza koja je posedovala proizvodne pogone u Francuskoj i Španiji (dakle Hispano) i imala glavnog dizajnera Švajcarca (Suiza). Tajanstvena oznaka tipa 25/100 KS češkog proizvoda bila je šifra za snagu od 25 KS, izračunatu za poreske svrhe prema službenoj formuli, a nakon kose crte stvarnu snagu od 100 KS (74 kW), koja se postizala na samo 1.600 obrtaja u minuti. Strukturno i estetski dorađen 6,6-litarski OHC šestocilindrični motor isporučivao je do 135 KS (99 kW) u kratkim intervalima. To je omogućilo kolosu – visokom dva metra i, u nekim verzijama karoserije, dugačkom preko pet metara – da ubrza do

preko 120 km/h (74,5 mph). Fabrika u Plzenu nije imala svoju proizvodnju za izradu karoserija, pa je više od polovine karoserija za njih proizvela fabrika u Mladá Boleslavi. Druge su „obukle“ nezavisne fabrike: Aero, Brožík, J. O. Jech, Petera (koja je sada Škoda fabrika u Vrchlabíju), Pokorný & Beiwl ili Uhlík.

### Zvezda show-a Techno Classica

Restaurirana Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS iz 1928. godine biće glavna atrakcija Škoda štanda na izložbi starih vozila i oldtajmera Techno Classica, koja se održava od 12. do 16. aprila 2023. u nemačkom gradu Esenu.

### Kontakt

**Aleksandra Đokić**

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

[aleksandra.djokic@autocacak.co.rs](mailto:aleksandra.djokic@autocacak.co.rs)

### ŠKODA AUTO

- › uspešno posluje u ovoj deceniji s Next Level – Škodina Strategy 2030.
- › ima cilj da postane jedan od pet najprodavanijih brendova u Evropi do 2030. s atraktivnom linijom u nižim segmentima i dodatnim e-modelima.
- › pojavljuje se kao vodeći evropski brend na važnim rastućim tržištima kao što su Indija ili Severna Afrika.
- › trenutno svojim kupcima nudi dvanaest serija putničkih vozila: Fabia, Rapid, Scala, Octavia i Superb kao i Kamiq, Karoq, Kodiaq, Enyaq iV, Enyaq Coupé iV, Slavia i Kushaq.
- › u 2021. godini je isporučeno preko 870.000 vozila kupcima širom sveta.
- › član je Volkswagen koncerna već 30 godina. Volkswagen koncern jedan je od najuspešnijih proizvođača vozila na svetu.
- › nezavisno proizvodi i razvija, ne samo vozila, već i komponente kao što su motori i menjači u saradnji sa Grupom.
- › posluje na tri lokacije u Češkoj; ima dodatne proizvodne kapacitete u Kini, Rusiji, Slovačkoj i Indiji prvenstveno kroz partnerstva Grupe, kao i u Ukrajini sa lokalnim partnerom.
- › zapošljava 45.000 ljudi širom sveta i aktivna je na više od 100 tržišta.