



Pohled do výstavní haly před 70 léty v roce 1935 – ještě na starém výstavišti v centru města. Kolik z tehdejších výrobců už neexistuje? Jen na snímku to jsou nejméně tři – Packard, Panhard-Levassor a Morris

Jubilejní Ženeva 2005

Tatry opět na autosalonu. Trojčátka od českého Kolína v expozičních třech automobilech. Yeti z Mladé Boleslavi v alternativním stylu. Rekordní počet světových i evropských novinek. Nejprodávanější roadster světa. Další typová třída mezi osobními Mercedesy. VW Passat již šesté generace. Výstava automobilů současnosti, budoucnosti, ale i minulosti. To je jen část z charakteristik Ženevského autosalonu, který se letos prezentoval jako velká oslava. Slavila se totiž hned dvě jubilea: Stoleté výročí pořádání autosalonu, nebo přesněji 100 let od první výstavy motorových vozidel v Ženevě, a 75. ročník mezinárodního autosalonu či také veletrhu.

Co do počtu novinek a návštěvnosti, během třinácti dnů (z toho dva tiskové) navštíví autosalon kolem tří čtvrtin milionu návštěvníků, ale zvláště zájmem odborného publika patří „Ženeva“ k nejúspěšnějším i nejvýznamnějším na světě. K vystaveným současným automobilům i ke konceptům, tedy k prototypům a vozům budoucnosti,

byly tentokrát ve větší míře přiřazovány i vozidla z nedávných až dávných časů, nejstarší pak z roku 1878. Byl to pohled na historii motorizace z té nejhezčí stránky, a to jednak v separátních vestibulech, kde bylo možno projít doslova galerií obdivuhodných automobilových kreací a rarit doplněných i o historický dekor s kulisami,

které odpovídaly době výroby každého z vozidel, a pak také v hlavních výstavních halách, kde se v rámci prezentace jednotlivých značek bylo možno setkat s oldtimery jako se svědky firemní historie.

Švýcarský automobilový trh je sice již dlouhá léta neutrální půdou pro výstavy i prodej všech světových značek, ale nebylo tomu tak od počátku automobilismu. Konzervativní horalé a zemědělci tohoto nevelkého státu se proti invazi automobilů dlouho a dosti úspěšně bránili. Před 100 léty bylo v celém Švýcarsku jen 370 aut. V některých kantonech byl provoz značně omezen nebo dokonce zcela zakázán. Tak tomu bylo například v Graubünden, a to až do roku 1921, kde musely být automobily při průjezdu taženy koňským či jiným spřežením. Také omezením rychlosti na 20, 10, ale i na 5 km/h bylo dosaženo menšího počtu prodávaných aut po téměř dvě desetiletí. V protikladu s těmito omezeními se vypráví i průběh jedné z řídičských zkoušek v kantonu St. Gallen: Asi po čtvrt hodinové proměnné jízdě s prezidentem místního Automobilklubu tento vše ukončil slovy: „Uspěl jste, a teď si na to dáme püllitra ve sklípku.“ Součástí zkoušky bylo též čištění karburátoru, výměna svíček i kola a samozřejmě odstraňování jiných menších poruch. Od jednoho píchnutí k druhému to byly tehdy někdy jen kilometry a pokud by šlo o životnost pneumatiky, tak tu raději ani nepřipomínat.

V roce 1905 byly v Ženevě vystavovány nejen automobily, tedy motorizované kočáry, ale i motocykly a také samotná kola s pneumatikami, která pro rozvoj dopravy měla a stále mají zcela zásadní vliv. Byla to možná jen náhoda, ale stojí za připomenutí. Také letos byl vystaven zcela nový druh obruče. Je to první kolo speciálního provedení z vývojového oddělení Michelin, které nikdy nepíchnete. Testy prý probíhají tak úspěšně, že se již dokonce uvažuje o zavedení do výroby.

Je přirozené, že se během 100 let mnoho změnilo. Původní výstavní prostory v centru města již dávno nemohly postačovat vzrůstajícímu zájmu i požadavkům. Současný velkoryse koncipovaný areál Palexpo ve stávajícím stupni dokončení disponuje výstavní plochou 60 000 čtverečných metrů, několika víceposchodovými parkovišti, napojením na dálniční i železniční síť, letiště atd.

Při letošním jubilejním ročníku čekalo zvláštní přivítání i překvapení mnohé z žurnalistů a odborníků již před vchodem do tiskového střediska: V hale slavných konstruktérů i průmyslníků (mají tam své portréty taková pánové jako Daimler,

Renault, Ford či Citroen i se slovním připomenutím jejich zásluh při rozvoji automobilismu) stály vystaveny tři „aerodynamické“ Tatry, a to typů 77, 87 a 97. Hned úvodem však nutno přiznat, že to nebyla záležitost výrobce, kopřivnické Tatry, ale zásluha švýcarského dopravního muzea (Verkehrshaus) z Lucernu, ve kterém náležitě doceňují přínos této automobilky a obecně i vliv fyzikálních fenoménů. Všichni vystavovatelé měli být také požádáni, aby přispěli na téma aerodynamiky dokumentací z vlastní firemní historie.

Výstavních premiér byla v Ženevě celá řada. Z našeho českého i jinak evropského pohledu jsou však zvláště významná „trojčata“ od Kolína, kde byla na poli u lesa (tedy ne na zelené louce) postavena v neuvěřitelně krátké době továrna s výrobní kapacitou 300 000 automobilů ročně. Tak si bylo možno na stáncích Toyoty, Citroenu a Peugeotu prohlédnout i ohmatat půvabná vozidla přivezená z Polabí. O zemi původu, podobně jako u jiných výrobců, však již není ani zmínky – jde o mezinárodní spolupráci. První dojmy jsou velmi příznivé, i když jde o automobily zvláště vnějšími rozměry nižší třídy, nejsou v ničem ošizené, ba naopak vynikají nad průměr třídy svojí solidností a vybaveností. Nepochybně také vysoké standardy kvality, garantované Toyotou, budou dodrženy. Co zaujme při prvním pohledu, je enormně skloněné čelní sklo, které plynule navazuje na nízkou kapotu. Dostatečně širokými dveřmi lze snadno usednout na poněkud vyšší sedadlo a pocit bezpečí dodává i robustnější A-sloupek (mezi čelním sklem a dveřmi). Víko v zadní stěně karoserie tvoří jen samotné výklopné sklo a při pohledu na omezený zavazadlový prostor se nelze ubránit vzpomínce na rozměry kufru u Walter Juniora či Opela P-4 z let 1932 až 1935. Nový malý typ Toyoty Aygo se stal hlavní hvězdou na stánku tohoto největšího japonského výrobce. A aby ještě zvýšil přitažlivost své expozice, připravil i zvláště atraktivní úpravu nazvanou Aygo DJ s výsuvnou celou zadní stěnou karoserie a s nainstalovanou zvláštní hudební aparaturou.

Škoda spolu s Volkswagenem mají každoročně své stánky vedle sebe; konečně, jsou také součástí jednoho koncernu. Stále více se vzdalují ideji lidového automobilu. Disponují velmi širokým výrobním sortimentem od vozidel nižší třídy až po typ Faeton, vybavený nejsilnějším dieselem v osobním voze a také nejlevnějším dvanáctiválcem. Mimo toho mají ve svém programu i relativně mohutné automobily kategorie SUV (sportovně luxusní pro provoz v náročných terénních podmínkách) se složitým



Oficiální plakát první automobilové výstavy v Ženevě z roku 1905. V pozadí město a především ženevské jezero. Vpravo plakát letošního jubilejního autosalonu v pojetí současného „druhu“ umění



Současný snímek propojených výstavních hal označených číslicemi 4, 5 a 6. V popředí Toyoty Aygo vyráběné v nejnovější automobilce v Čechách – severně od Kolína



Každým rokem představuje škodovka v Ženevě ukázkou prací svých designerů i vývojových pracovníků. Podle názvu Yeti by měl být tento typ představitelem univerzálnějšího vozidla schopného zdolávat i povrch cest horšího druhu či za méně příznivých adhezních podmínek. Tomu odpovídají především kola většího průměru, i když jen ta přední kola jsou poháněna. Pokud jde o zařazení do výroby, informace a odhady nebyly jednotné



Interiér Tatry 77. Za zvláštní pozornost stojí příkladná volba materiálu čalounění – kůže – i jeho naprosto věrné zpracování a též původnost všech detailů



Ojedinělý pohled na zadní kapoty všech tří typů světově uznávaných „aerodynamických“ Tater. Žebrování sloužilo nejen k odvětrání motorového prostoru, ale i k průhledu okénkem dozadu, který sice nemohl být zvláště vynikající, ale během jízdy se také nemohl nijak znečišťovat



Na titulu: První přivítání i milé překvapení u jednoho z vchodů na autosalon. Předválečné Tatry typů 77, 87 a 97 stály seřazené v „hale slavných“, kde jsou na jedné ze stěn zavěšeny tabule s portréty mužů, kteří zvláště záslužným způsobem přispěli k vývoji motorových vozidel (Benz, Porsche, Ferrari a další)



Premiéra Tater v Ženevě před více jak 65 léty. Jeden z prvních čtyřválcových „Hecků“ – tedy typu 97 – ještě nebyl vybaven ještě hřbetním spoilerem (ploutví) na kapotě. Z praktického hlediska byl asi zbytečný, z hlediska atraktivity však nikoliv. Pozoruhodné je i dvoubarevné provedení Tatry 77 A

ústrojem pohonu kol 4×4 (jejich konečná montáž probíhá i v bratislavském závodě) a také několik typových řad velkoprostorových víceúčelových dodávkových vozidel. Škodovka konečně přiznala, že snad již na podzim představí nový praktický univerzální kombi s předním pohonem. Ten byl v minulém roce prezentován pod názvem Roomster a letos v pozměněné formě jako Yeti včetně příslušně oděných či neoděných girls (jedna slečna Yetiová měla celý povrch těla pokrytý jen přirozeným dlouhým ochlupením, doplněným módním baťůžkem), které podobně jako u většiny jiných nových typů pózovaly nebo také poskakovaly. Představovaný prototyp byl ozvláštňen několika vtipnými nápady. Ty, pokud budou uplatněny i ve výrobě, mohou zvýšit nejen využití, ale i odolnost karoserie proti drobným poškozením.

Automobilka Škoda slaví stoleté jubileum stejně jako tento vysoce prestižní autosalon. Před 100 léty byly uvedeny na trh první voituretty Laurin & Klement typu A. Kontinuita výroby nebyla po celou tuto dobu nikdy přerušena, a tak se značka Škoda může pyšnit nejdelší tradicí v rámci koncernu VW. Tuto tradici dokládá také výjimečný exponát – Popular Monte Carlo s karoserií kupé vyrobené roku 1935. V těchto souvislostech lze také připomenout útlou publikaci vydanou k příležitosti 100 let automobilů z Mladé Boleslavi, kterou pečlivě připravil Jan Králík a která byla graficky zpracována v redakci Motor Journalu. Na autosalonovém stánku byla k dispozici v několika jazykových mutacích a doufejme, že bude k získání i u našich dealerů Škodovek.

Nejstarší automobilový koncern Daimler-Chrysler má své zástupce ve všech kategoriích automobilů, ať osobních či užitkových, a navíc je dále ještě doplňuje a rozšiřuje.



První osobní seznámení s kolínskou Toyotou Aygo (ve čtyřdvéřovém provedení karoserie). Stalo se tak den před oficiálním zahájením autosalonu, kdy na firemním stánku probíhaly poslední dokončovací práce, a doslova pár okamžiků po srolování krycí plachty, kterou je vidět ještě na střeše. Že jde o automobily s pohonem předních kol, snad již netřeba připomínat



Nejvýraznější novinka a světová premiéra na stánku Mercedes-Benz: kompaktní vůz další typové řady, tedy B-třídy, který koncepčně navazuje na úspěšnou A-třídu. Ta je od loňského roku vyráběna ve výrazně modernizované a technicky i vzhledově zdokonalené druhé generaci



Jedno z kolínských „trojčátek“, Peugeot 107 ve dvoudvéřové verzi. Odlišuje se především lehce modifikovanou přední částí s charakteristickým lvíčkem na kapotě. Pokud jde o použité motory, jejich nabídka, podobně jako u většiny vozidel, je v širším rozmezí objemu 1 až 1,5 litru a v provedení zážehovém i vznětovém



Vznětové motory dosáhly již takového stupně dokonalosti ve všech parametrech, že jsou alternativně montovány i do luxusně sportovních automobilů třídy SL. Na snímku s přeplňovaným V-osmiválcem 4000 ccm, poslední (třetí) generace vstříkovaní common rail (viz též číselná tabulka na nárazníku)



Poháněcí ústrojí pro Mercedesy třídy A i B má charakteristický „trojúhelníkový“ tvar se šikmo uloženým motorem, který by v případě čelní kolize a při deformaci části karoserie neměl proniknout do prostoru cestujících. Pozoruhodný je rozměrný mezichladič vzduchu stlačeného turbodmychadlem s ohledem na vyšší objemovou účinnost



Průhledový snímek jednoho z kolínských „trojčátek“



Mercedes-Benz M-třídy druhé generace má s off-roady společnou jen celkovou výšku a kola většího průměru. Jinak má nová samonosná karoserie již výrazně snížený součinitel odporu vzduchu a nabízí i vrcholnou míru pohodlí, která byla a stále je tak typická pro automobily vyráběné v Americe



Nejstarší vozidlo na autosalonu, Thury-Nusberg, mělo uvedeno rok výroby 1878; je to také pečlivě uchovávaný muzejní exponát. Je pouze tříkolový a vybavený dvouválcovým parním motorem, tedy s vnějším spalováním. Jako palivo sloužilo uhlí a při jízdě měl dosahovat neuvěřitelně nebezpečné rychlosti až 50 km/h



Pic-Pic M4 švýcarské průkopnické firmy Piccard, Pictet & Cie byl vyroben v roce 1914, je vybaven šestiválcovým motorem objemu 4300 ccm a ve specializované expozici upoutával svojí uzavřenou karoserií i atraktivním výstavním stavem. Za pozornost stojí citlivé provedení zpětných zrcátek, která jsou však s velkou pravděpodobností z pozdější doby



Obliba prosklené části střechy u současných automobilů má stoupající trend. První návrhy a ojedinělá provedení jsou starší již více jak 80 let. Na snímku speciální provedení karoserie od firmy Walter Köng v Basileji z roku 1949 na podvozku Riley

Tím posledním rozšířením je nová třída B. Svými rozměry doslova vyplňuje mezeru mezi třídou A a C. Proti nejmenšímu Mercedesu A-třídy (pokud nezahrnujeme koncernové vozy se značkou Smart) je delší o 432 mm a naopak oproti C-třídě je tento kompaktní při své délce 4270 mm kratší o 258 mm. Jeho velikou předností je díky výšce 1630 mm především variabilní vnitřní prostor. Upoutává však i svým vzhledem, velmi dobrým výhledem z předních sedadel a vysokou mírou pasivní bezpečnosti – na té nese výrazný podíl originální konstrukce zdvojené podlahové plošiny i uložení poháněcího ústrojí. Automobily tříd A i B mají poháněna přední kola.

Druhou významnou novinkou na stánku „třícípé hvězdy“ (evropská premiéra) je velký SUV třídy M druhé generace,



Vozidlem budoucnosti, blízké či vzdálené, možná bude toto „interaktivní“ třisedadlové Senso představené firmou Rinspeed. Pravděpodobnějším se může stát, že k dojde jen k využití některých z podnětů autora této kreaace, ve které jsou zohledňovány pozitivní i negativní lidské vlastnosti či neschopnosti



Salmson Grand Sport L byl vyroben, či přesněji jeho podvozek, v roce 1924. Je vybaven čtyřválcem 1100 ccm s rozvodem 2×OHC a jeho hmotnost (suchá) by vzhledem k této kategorii vozidel neměla překročit 400 kg. Zvláště náročná povrchová úprava karoserie, především blatníků, nepochybně svědčí o mimořádném vztahu majitele, ale je v protikladu s původním charakterem tohoto vozidla, které ve své době patřilo k finančně dostupnějším



Využití poznatků aerodynamiky v pojetí firmy Peugeot od Jeana Andreau. Na standardním podvozku s motorem vpředu byla postavena roku 1936 tato karoserie zaoblených tvarů s výraznou usměrňovací plochou v zadní části. Přestože výsledky srovnávání s běžným typem 402 předčily nejméně očekávání, pokud jde o spotřebu paliva i o největší rychlost, prezentované údaje – úspory i zvýšení

rychlosti v hodnotách kolem 30% (jež nepůsobí zcela věrohodně) – samotné nepostačovaly, a tak bylo vyrobeno jen pět exemplářů. Prodejní předpoklady však zřejmě také nebyly naplněny. Oblé tvary masky se světlomety pod mřížkou našly uplatnění u pozdějších sériových typů, a to nejen u vlastní firmy Peugeot, ale i Fiatů

vyroběný v americké Tuscaloose ve státě Alabama. Off-roadů třídy M první generace bylo vyrobeno více jak 600 000. Jsou syntézou schopností terénních automobilů třídy G s pohodlím luxusních sedanů S-třídy. Novou éru v této kategorii představuje právě nejmodernější typ (tovární označení W 164), který už nemá žebřinový rám podvozku, ale samonosnou karoserii. Poprvé je také využit bezpečnostní systém Pre-Safe. Jeho principem je obrana proti následkům nehody v případech, kdy příslušná čidla zjistí nebezpečí kolizní situace. Například při ztrátě adheze jsou aktivovány určené prvky tak, aby následky střetu byly omezeny na nejmenší možnou míru.

Třetí novinkou jsou nové řady vznětových čtyř-, šesti- a osmiválců, zdokonalených ve všech směrech. Je to dáno dalším vývojovým stupněm vstřikování common rail, přesnějším a rychlejším řízením elektromagneticky ovládaných vstřikovačů atd. Výsledkem jsou vyšší výkony, ještě nižší spotřeba, emise i hlučnost. Tyto motory jsou již na tak vysoké úrovni, že jsou alternativně montovány i do sportovně luxusních automobilů třídy SL. Vždyť také tradici ve výrobě vznětových motorů pro osobní vozy má tento výrobce sedmdesátiletou – prvním osobním Mercedesem s „dieselem“ se stal roku 1935 Typ 260 D.

Z vozidel budoucnosti je třeba připomenout novou kreaci Franka Rinderknechta, který překvapuje na každém salonu v Ženevě. Jeho firma Rinspeed se pohybuje pokud možno v dimenzích science fiction. V loňském roce to byl „plaváček“ Splash, rychlostí až 60 km/h po vodě klouzající sportovní kabriolet, poháněný alternativním palivem – bioplynem. Připomeňme ale, že co se zdálo být v minulých letech pohádkou, jako na příklad ABS či ASR, je dnes už

téměř povinností. Rinspeed letos představil třímístné „interaktivní auto“ Senso. Podle fyzicko-psychického stavu řidiče se v autě syntetizuje adekvátní ambient na základě vjemů vsudypřítomné sensoriky. Je-li řidič agresivní a chová se nápadně, změní se barva interiéru v uklidňující modrou a diskrétní hudba ho začne konejšit. Hrozí-li stav mikrosnání, přechází barva kokpitu do červená a muzika se mění v heavy metal.

Mezi zaniklé významné značky lze přiřadit vozy Pic-Pic konstruktérů Piccarda a Picteta. Jejich automobilům se přezdí-

valo „švýcarský Rolls“, což vyjadřuje vše. Kdysi jich jezdilo okolo tří tisíc, byly to i velmi solidní sanitky a policejní vozy, ale do dnešní doby se jich uchovalo pouhých šest kusů. Jeden z nich vzbuzoval i mnoho pozornosti v jedné ze specializovaných expozic. Je dosud v pojezdovém stavu a při pravidelných projížďkách kolem ženevského jezera se vždy stává zdrojem nemalého rozruchu.

*text a foto: Jiří W. Pollak
a Stanislav Karger
(dokončení příště)*



Švýcarský automobil Martini zapadá rokem výroby 1903 do období prvního Ženevského autosalonu. Je vybaven čtyřválcem 4100 ccm o výkonu 14–18 HP, má řetězový pohon zadních kol a dosahoval rychlosti 60 km/h. Podstatnější však bylo, že dokázal překonávat i stoupání horských cest, jak znázorňovala historická dekorace a především komentář na tabuli zasazené v trávě imitaci