



Jubilejní Ženeva 2005 (pokračování z minulého čísla)

Dvojnásobné jubileum oslavil jeden z nejprestižnějších a také jeden z mála každoročních světových autosalonů. První výstava automobilů se konala v Ženevě před 100 léty a letošní autosalon byl již 75. v pořadí. Kromě záplavy novinek mohli návštěvníci shlédnout i řadu historických vozidel, která právě v tomto městě, ležícím v těsné blízkosti Francie a Itálie, mívala také své světové premiéry. K této významné události v historii automobilového výstavnictví byla vydána též výpravná publikace s řadou původních vyobrazení, na kterých je zdokumentován technický pokrok ve vztahu ke společnosti, sportu i armádě v jednotlivých obdobích.

Automobily se postupem doby a pod tlakem vzrůstajících požadavků stávají nejen stále dokonalejšími, ale též výkonnějšími, rozměrnějšími i těžšími. Také jejich sortiment je neustále větší a bohatší. Velmi dobře lze tyto skutečnosti dokladovat na postupném zvětšování automobilů VW Passat – nyní již šesté generace – a jedné z výrazných novinek letošní sezony. Passaty I. generace byly uvedeny na trh v létě roku 1973 a staly se prvním představitelem zásadní koncepční změny v koncernu, kdy došlo k postupnému opuštění umístění motoru vzadu ve prospěch motorů vpředu a k pohonu předních kol. Navzdory tradici v číselném značení dostal nový typ na popud pracovníků reklamy poetické jméno Passat. Pasát je příznivý vítr mořeplavců, který je doprovázel na většině objevitelských plaveb při dobývání světa. Nyní, po více jak 30 letech od výroby prvního Passatu, lze zcela objektivně prohlásit, že i v oblasti automobilů dobyt zájem motoristů – stal se jedním ze symbolů úspěchu značky VW. (Druhým v časovém pořadí, podle některých hodnocení ještě úspěšnějším, se stal Golf, také s pohonem předních kol.) Původní Passaty byly stavěny na upravenou koncernovou plošinu Audi 80, tedy s motory umístěnými podélně před přední nápravou. Na rozdíl od Audi však dostaly splývavou zadní část karoserií. Jejich délka byla 4190 mm, šířka 1600 mm a hmotnost od 860 kg (podle druhu motoru, provedení a vybavení). Nejnovější, vystavené Passaty měří již 4765 mm, jsou široké 1820 mm a jejich pohotovostní hmotnost začíná od 1360 kg. To představuje nárůst o více jak



Austin či Morris Mini byl svým uspořádáním poháněcího ústrojí s příčně uloženým motorem vzorem pro většinu současných automobilů s pohonem předních kol. Tento významný počín dokladoval právě tento Mini Cooper S. (U přítele Pavlíka vzbudil nostalgickou náladu a vzpomínky na mládí i na chvíle strávené za jeho volantem)



Jirka Pollak si „užívá“ posezení na zadním, komfortním, voňavém, koženém a dalšími superlativy „opředeném“ křesle Rolls-Royce. (Všimněte si otevírání zadních dveří.) Tento nejvyšší prestižní výrobek, podobně jako Bentley, vděčí za stálou prosperitu finančním i technologickým injekcím německých investorů



Je pozoruhodné, že se automobily Morgan stále ještě vyrábí s tak konservativními karoseriemi. Postupně sice používají stále modernější motory (dokonce i BMW), jinak se ale vzhled karoserií měnil jen málo, jakoby se nepoddával běhu času



Nejnovější poslední kreace Morgana Aero 8 s V-osmiválcem 4,4l a o výkonu 335 k (BMW) spíše už budí strach. Akcelerace patřila a patří k nejsilnějším stránkám těchto osobitých vozidel. Do omezeného a tvarově neobvyklého zavazadlového prostoru, který je dán člunovitou zadní partií karoserie kupé, jsou dodávány i zvláštní kožené kufry. Ty zaplní bezzbytku veškeré místo, čímž je zaručeno, že se nepohnou ani při rychlé změně směru jízdy

50 % a přechod do kategorie už docela solidních Mercedesů. Solidní také nepochybně jsou, a jejich výrazně válcovitě zaoblená přední část připomíná poněkud zmenšený prestižní VW typu Phaeton. Mezi důvody k zvětšení patří též připravované zpřísněné předpisy s ohledem na možnou kolizi s chodci, stejně jako snaha nabídnout „více auta“, tj. prostoru i komfortu, aby etiketa „volks“ (lidovost) už patřila minulosti. K dalším novinkám ve výbavě patří i „šachtíčka“ pro zasunutí krabičky nahrazující klíček pro systém startování Press & Drive. Technicky vyspělým prvkem je též elektromechanická parkovací brzda; ta má i funkci podržení automobilu při rozjezdu do kopce. Odstup od vpředu jedoucího vozidla dokáže zabezpečovat „inteligentní“ tempomat a na přání může být pro cestující vřadu zabudována elektrická zásuvka 230 V/150 W pro připojení notebooku či jiného spotřebiče během jízdy. S výjimkou

základního čtyřválece 1,6l mají být všechny zážehové motory nové a na jejich vrcholu má být od podzimu šestiválec 3,2 FSI o výkonu 250 k (184 kW). A nabídka přeplňovaných vznětových motorů je rovněž široká.

Také Audi 100 Quattro oslavilo 25 let od své premiéry právě v Ženevě. I když je pohon všech kol často spojován s průjezdností náročným terénem, jeho předností jsou neocenitelné i v automobilech ryze silničních, zvláště u těch, které disponují výkonnými motory. Popularitu získal pohon quattro i díky mimořádnému reklamnímu spotu z roku 1986, při kterém Audi 100 prokázalo své možnosti a vyjelo na lyžařský skokanský můstek se sklonem 80 % v horní části. Při prvním pokusu jeho 138 koní neuspělo; nejvyššího bodu bylo dosaženo až teprve po náležitém odlehčení vozu vymontováním všeho nadbytečného. (Po 10 letech obdržel „šot“ ocenění jako nejlepší německý reklamní film – byl tím

naplněn i slogan „Náskok díky technice“.) K výročí premiéry uspořádal týdeník Stern reprízu tohoto výjezdu opět ve Finsku, a to na stejném můstku, jen hlavním aktérem bylo současně stříbrné Audi A6 4,2 Quattro s výkonem 335 koní. Zopakování akce údajně přišlo na půl milionu eur a celý tým techniků a filmařů tvořilo 24 lidí.

Dalším mimořádně výkonným automobilem, který získával řadu vítězství zvláště na rallye, je Lancia Stratos s motorem uloženým před zadní nápravou. Po téměř 30 letech od posledního výrazného úspěchu byl představen Stratos v nové úpravě, jako studie, nikoliv však „mateřské“ továrny, ale britské firmy Fenomenom. Studie vychází právě ze slavné minulosti a má snahu oslovit zámožnou klientelu, která si může dopřávat více mimořádností. O tom, zda se nový Fenomenom Stratos poštěstí uvést alespoň do kusové výroby, rozhodnou potenciální kupci, ale i tak patří londýnské



Dva formulové vozy Honda jsou příkladem rychlého tempa vývoje i ukázkou, jak se v průběhu let změnil jejich vzhled. Právě členitý tvar karoserie nejmodernějšího monopostu se všemi přitlačnými plochami a řadou vstupních otvorů je důkazem, kolik úsilí je věnováno poznatkům z aerodynamiky a jejich využívání



Audi Quattro se vyznamenalo svým pohonem čtyř kol a řadou úspěchů při automobilových soutěžích. I někdejší slušovický team používal několik těchto automobilů, aby se ještě více zviditelnil



Opel Rekord patřil ve své době v celé západní Evropě k velmi oblíbeným a spolehlivým automobilům. Svými rozměry i pojetím se neustále přibližoval americkým automobilům a svoji příslušnost ke koncernu GM nijak nezastíral, a to i možností volby několika druhů motorů.



Dobové rekvizity jako i dětský kočárek, oblečení či litinový sloup s lampou doplňovaly vizuální vjemy velmi perfektně, a tak se bylo možno přenášet svými představami do atmosféry doby před 60 až 100 lety



Drahé a rychlé vozy si nechávali bohatí zákazníci karosovat podle vlastních představ a nároků. Na snímku interiér 3,5litrového šesti-válce Delahaye z roku 1947 (karosovaného proslulou firmou Graber v Bernu), který lze považovat za jeden z vrcholů karosářského manuálního umění poválečné doby



Mazda MX-5, prodejně neúspěšnější roadster-kabriolet (proto je také zapsán v Guinnessově knize rekordů) byl představen již ve třetí generaci. Tvarové změny jsou sice málo znatelné, nicméně další parametry představují výrazný pokrok. Je vyráběn již více jak 15 let, bývá popisován také jako duchovní nástupce Lotusu Elan a z hlediska jízdních zážitků je řazen mezi nejzábavnější automobily

firmě uznání za zhmotnělé připomenutí vozu, který se významně zapsal do automobilového sportu v minulém století.

Jsou však i automobily zapsané v Guinnessově knize rekordů. Jedním z nich je Mazda MX-5 (Miata je označení pro Ameriku), nejrozšířenější roadster světa a nově představený už ve třetí generaci. Je vyráběn od roku 1989 a ze všech dvousedadlových otevřených automobilů je rekordní počtem prodaných kusů, což do současné doby činí téměř tři čtvrtě milionu vozů. Na tolik vysoké oblibě mají podíl především výrazné jízdní vlastnosti, které tato vozidla řadí mezi „nejzábavnější“ automobily. Jejich tvar i koncepce nejenže odpovídá, ale ba přímo vychází ze slavného Lotusu Elan, který byl také při konstrukci vzorem. Výsledek pečlivých studií a zkoušek zákonitě překonává všechny podobné „sportáky“ v daném cenovém rozmezí. Je pozoruhodné, jak zvládnutě málo se odlišuje svými tvary Mazda

MX-5 nejstaršího provedení od toho posledního. Výraznějším rozdílem jsou především výklopné světlomety, ty byly v modifikované formě převzaty od vzorového Lotusu, ale už u druhé generace pak byly nahrazeny světlomety pevnými. Co jediné nelze přehlédnout, jsou kola, pokud se jedná o původní provedení. Jejich vnější průměr (přesněji dynamický poloměr) se výrazně neliší, odlišuje se pouze průměr ráfku, a to s ohledem na používání nízkoprofilových pneumatik. Pokud jde o karoserii, i ta prošla výrazným zdokonalením; z vnějšku se to však projevuje při zachování stejně oblých tvarů jen zvýrazněním lemů u vykrojení pro kola. Zvýšena je přirozeně její pevnost i torzní tuhost, bezpečnost, bohatost výbavy a další parametry. Vnější rozměry zůstávají jen málo odlišné, vůz je delší o pouhých 20 mm (celková délka 3995 mm), zato širší o 40 mm (šířka 1720 mm), ale rozvor povyroste o 65 mm, tedy na 2330 mm. Nabídka



Přitažlivé sportovní MG vzbuzovaly pozornost řady karosářských firem, zvláště když původní tvary karoserií byly až příliš hranaté. Tak se změnil vzhled MG typu TD (čtyřválec OHV, 1275 ccm) v italské karosárně Ghia, kde dostal anglický podvozek pontonovou karoserií a označení Aigle. Svoji výstavní premiéru měl v Ženevě roku 1952

motorů zahrnuje dva čtyřválcové 1,8l (126 k) a 2l (160 k), které dosahují až 6700 ot./min (původní motory mají objemy 1,6l a 1,8l). Zůstává zachována základní filozofie, tedy dynamika jízdy, vyjádřená výkonovou hmotností a také heslem „Jinba Ittai“ (jezdec a kůň jedno jsou). Tento úspěšný sportovní automobil (první i druhé generace) koncipovaný v decentním retrostylu může přiměřeně „suplovat“ i nejednoho ryzího a výkonného veterána, pokud se týká potěšení při jízdě a se sklopenou střechou „soft top“.

Na stánku u Jaguarů se mimo jiných očekávala opakovaná prezentace D-Type (XKSS), jaký vlastnil Steve McQueen (jen 16 vyrobených exemplářů, současná hodnota přes 1 milion US dolarů). Když jsme potkali Christiana Jenniho, prezidenta Jaguar Drivers, těšili jsme se i na jeho vzácný Jaguar 90 SS, ale ani jeden z těchto vozů nebyl vystaven. Zatímco mladší publikum obdivovalo nový kabriolet a kupé XKR, nám nezbylo než prověřit kvalitu restaurování vystaveného E-Type Coupé, kterého bylo vyrobeno více než 70 000 exemplářů. Tento vzácný vůz výrobního čísla 885005 byl poprvé vystaven v Ženevě roku 1961 a této premiéře předcházela noční stíhací jízda z továrny Coventry „po ose“ přímo na výstaviště. Tam, po osušení a vyleštění karoserie na poslední chvíli, fascinoval přítomné novináře i odborníky a posléze také návštěvníky. Ve své době skutečně velmi atraktivní automobil „si zahrál“ v několika francouzských a amerických filmech, ale potom se ztratil z dohledu; znovu byl pak objeven v Jurských horách. Následoval proces celkového restaurování a nyní patří právě panu Jennimu.

Tradiční firmy jako Rolls-Royce, Rover, Bentley, Volvo a další prezentovaly vcelku konzervativní typy a možná i tak trochu zaostaly, kromě cen. Ceny, ty se dají defi-



Tyto dva Jaguary od sebe dělí 44 roků, ale nesporná kontinuita charakteristických rysů zůstává po celá desetiletí stále výrazná. V popředí E-Type výrobního čísla 885005, který byl poprvé vystaven v Ženevě roku 1961

novat jako útok na peněženky či přesněji na konta dobře situovaných zákazníků. Za výjimečné a podle objednávky vybavené automobily lze zaplatit opravdu velmi mnoho a je třeba počítat i několik měsíců na dodání. Cestování v takovém Maybachu či Rollsu je určitě uklidňující a nyní díky zabudovanému elektrickému masážnímu systému v čalounění sedadel i relaxační (to potvrzuje jeden z autorů tohoto referátu). Pocit jistoty a bezpečí v tomto pojízdném komfortním prostředí mohou majitelé dodat nejen neprůstředná skla, ale i dostatečná zásoba „uskladněného“ kyslíku pro případ tíšňové situace při ohrožení teroristy. To je pak ale za cenu přesahující 1 milion euro.

Automobily Citroën mají ve znaku symbol šípového ozubení. Tradičně mohou zaujmout nejen nevšedním tvarovým řešením, ale i řadou technických lahůdek, které

přispívají ke komfortnímu a bezpečnému cestování. Jednou z novinek je například systém varování před neúmyslným vyjetím z jízdního pruhu AFIL, který reaguje na přejezd plně nebo přerušované čáry na vozovce. Takovéto a podobné funkce vypovídají o stupni současného technického vývoje, který je veden úsilím o eliminování lidských nedostatků, zohledňuje hustotu provozu i dobu, kterou v automobilech mnozí travíme.

Samozřejmě, nelze zde popsat všechny exponáty. Při výběru jsme se zaměřili na ta vozidla, která jsou významně zapsána v historii motorizace, a také jsme se pokusili o určitou konfrontaci s automobily současnými.

Na závěr ještě připomenutí z našeho vlasteneckého pohledu: Za pozornost stojí ženevská premiéra kabrioletu Tatraplan v roce 1949. Ten byl postaven ve spolu-



Supervýkonné kupé BMW 3.0 CSL jsme mohli vidět při závodech na brněnském okruhu. I v této verzi si jej bylo možno objednat u značkových dealerů. Jako exponát se svými charakteristickými „válečnými“ barvami připomínal sportovní úspěchy minulých let



Toto kupé BMW 507 s třilitrovým osmiválcovým motorem, vyráběné v letech 1957 až 1959, si bylo možno prohlédnout mimo výstaviště před vilou, kde byla pořádána tisková konference BMW klubu před nadcházející sezonou



Za jeden z nejkrásněji tvarovaných automobilů lze považovat tuto atraktivní Lanciá Asturu s karoserií dvojitý phaeton, která zvyšovala přitažlivost přímo na továrním stánku. Čistotu ladných křivek i perfektního provedení zvláště interiéru však poněkud zastiňovala manekýnka (pro tento účel více než dostatečně oděná, včetně módní šály a červené kukly na hlavě). Ta poněkud odváděla pozornost povrchních návštěvníků. Ještě že si musela také někdy „odskočit“



Švýcarská karosárna Beutler stavěla karoserie v letech 1943 až 1987. Simca Aronde Coupé měla premiéru v Ženevě v roce 1958

práci s karosárnou Sodomka ve Vysokém Mýtě. Na druhém místě stojí za připomenutí také „Sedan“ Škoda 1200 z roku 1952, který je jako jediný československý automobil uvedený v seznamu výstavních premiér v jubilejní publikaci vydané u příležitosti 100 let autosalonu a automobilového pokroku. Tento pokrok je dílčím způsobem pečlivě zdokumentován na 370 stranách publikace s asi 400 dopro-

vodnými vyobrazeními a je to bezesporu zdařilá syntéza prodejních výstav se všemi souvislostmi. Z československých automobilů je v knize snímek Tatry 87 (žel s chybným označením typu, a to 77) a dále pak celostránková fotografie se Škodou 1000 MB v pozadí. Kniha byla vydána v nákladu 10 000 kusů, dále 350 číslovaných výtisků v provedení de luxe na zvláštním papíru a k tomu 80 exemplářů ve verzi VIP signo-



Výpravná publikace vydaná u příležitosti dvojího jubilea mezinárodního autosalonu v Ženevě

vaných autory. Standardní verzi této publikace bylo možno získat za rozumný peníz (za 60 euro) na zvláštním stánku přímo na výstavišti. U příležitosti jubilejního salonu byla vydána zvláštní emise poštovních známek a byly raženy i pamětní medaile.

Jiří W. Pollak a Stanislav Karger



Pohon čtyř kol u silničních vozidel našel velkou oblibu právě ve Švýcarsku a japonské Subaru patří k jejich největším a osvědčeným výrobcům. Na snímku již více jak třicetiletý „kombík“ Subaru 4WD, který se velmi dobře prosadil na tamním náročném trhu



V rámci výstavy 100 let švýcarských zakázkových karoserií byl vystaven i tento Vauxhall karosovaný u firmy Gygax z Bielu, který byl vystaven na ženevském autosalonu v roce 1933. Jedná se o typ ASX LD s šestiválcovým motorem o objemu 1782 ccm