



Kabriolety a Autosalon 2006 v Ženevě

Před sto lety byly první automobily vlastně motorizovanými kočáry - většinou otevřené a tak se dá říci, že otcem automobilu je kabriolet. Dlouhá leta byla auta vesměs úplně otevřená, později vybavená nouzovou střechou. Kvalitní stahovací střechy a uzavřená auta přišla později, jako důkaz rostoucího blahobytu a komfortu - šofér zůstal přesto ještě dlouho bez přístřešku. Na kreacích překrásných a luxusních kabrioletů se podepsali světoznámí návrháři jako Sautschik, Sodomka a tak je tomu i dodnes, jen jména se změnila a dnes to jsou Pinin Farina, Giugiaro, Bertone a další.

Tyto doby už dávno minuly, kabriolet zůstal, ale změnilo se jeho poslání. Z dopravního prostředku první volby pro přesun z A do B se stal status symbol bohatství a volného času, nebo jen radosti z vlajících vlasů, někdy prostě už jen fun. V šedesátých letech, pod pláštíkem zvyšování bezpečnosti provozu, diktovaném hlavně z USA, najednou spousta kabrioletů nespĺňovala přísné předpisy a požadované změny na karoseriích byly nepoměrné. Změny vybavení se netýkaly pouze povinné montáže bezpečnostních pásů, ale najednou šlo o zásadní konstrukční elementy. Jedni výrobci nemohli a druzí nechtěli splnit tyto požadavky a tak začala labutí píseň kabrioletů...

Liberalizace předpisů a změna akcentů automobilového průmyslu spolu s novými požadavky automobilové veřejnosti a silná hospodářská konjunktura umožnily probuzení kabrioletu z jeho spánku šípkové růžky. Ruku v ruce šla i stále se zvyšující popularita veteránského hnutí - na její scéně figurují vesměs kabriolety. V poslední době přibývá sériových kabrioletů každý rok a není snad značka, která by kabriolety neměla kabriolety ve svém produkčním programu. Některé firmy dokonce nabízejí různé kategorie kabrioletů s pestrou paletou motorizace. Známe země které jsou kabriolety přímo zamořeny a není to Kalifornie.... Tradičně je tomu tak v Anglii, ale hlavně ve Švýcarsku a to rozhodně neleží na po-



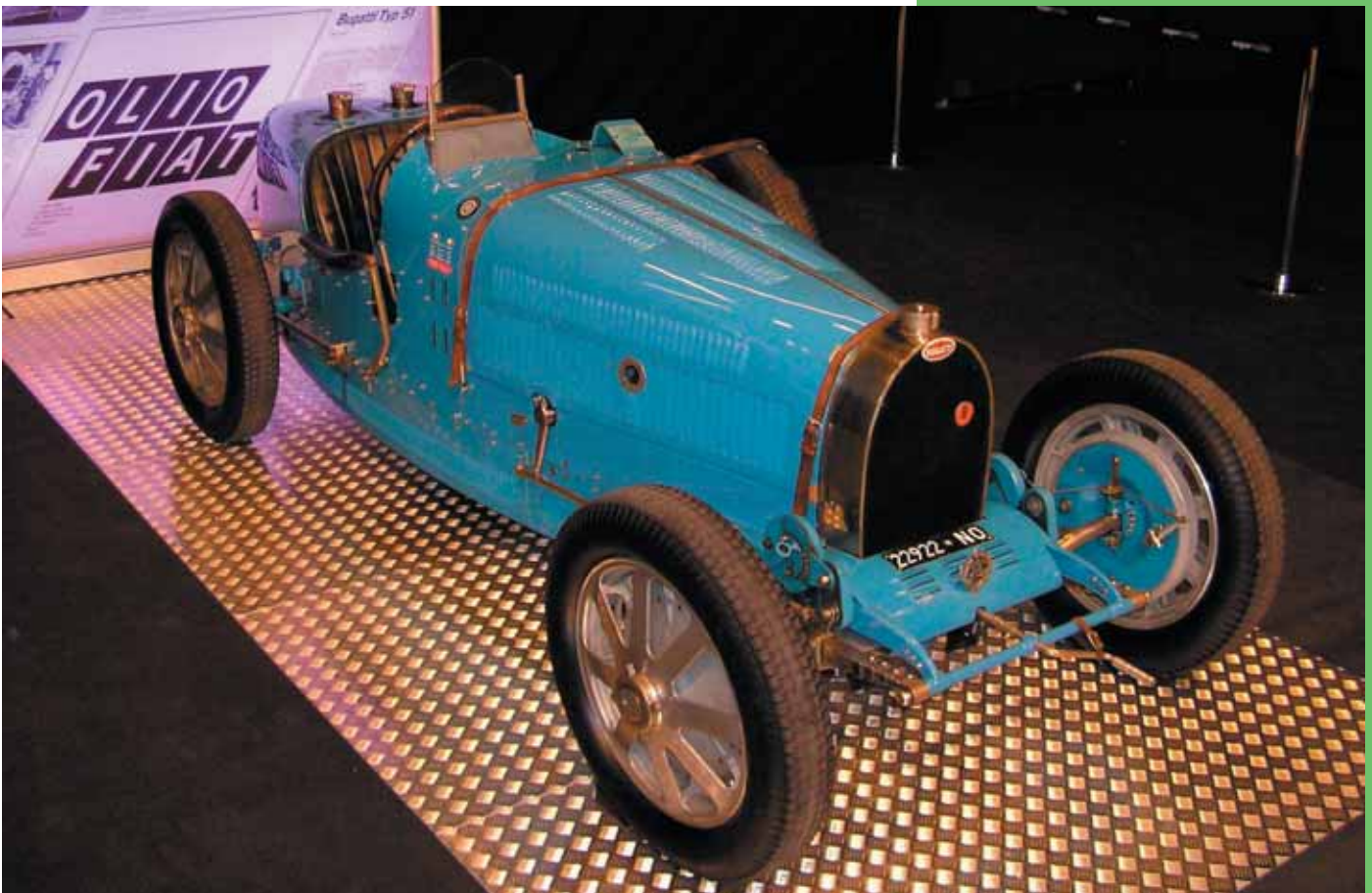


časí...Ve Švýcarsku je nejvíce kabrioletů na světě, měřeno na počtu obyvatel: každé 12. auto v provozu je kabriolet. Že by se už připravovali na globální oteplení planety?

Není tedy divu, že letošní Autosalon v Ženevě přímo hýřil nabídkou kabrioletů vybavenými nejnovějšími technologiemi, z nichž ta nejmarkantnější je (z let předválečných) znovuzrozená ocelová skládací střecha. Jako první s ní v nové době vyrukoval Mercedes a dnes je již

nabízena téměř tuctem výrobců - o koncepčních vozích nemluvě. Na desítky vozů bylo možno hlédnout více, např. Toyota či méně smysluplné, např. Bertone Villa, někdy až skurilní konstrukce vyklápěcích dveří, které lze i později namontovat na sériové vozy typu Coupé.

V tomto duchu oslavila Automobil Revue, která je nejstarším vydavatelstvem automobilových novin, časopisu a katalogu na světě stoleté výročí svého založení a zároveň nepřetržité existence. Výstavka





dokumentovala vývoj automobilu na klasických příkladech. K vidění byl první opravdový osmiválec, závodní auto bratrů Dufaux, držitele tehdejšího světového rychlostního rekordu, Bugatti C 51 ve stavu lepší než nový, Alfa 6 C 2500 Sport, černý, elegantní Graber platí co do kvality zpracování k nejlepším na světě, Autounion Typ C V16, prototyp Porsche 555, rudý Monteverdi High Speed - samozřejmě všechno kabriolety. Nesměl chybět ani úspěšný SLR, stříbrný Mercedes s křídlovými dveřmi a další motoristické pochoutky.

Mercedes 300 SLR byl v roce 1956 postaven jen ve dvou exemplářích a účelem bylo překonat 300 kmh silničním autem. Technika byla převzata od teh-

dejší formule. Nikdo menší než slavný Juan Manuel Fangio byl od AR -Automobil Revue pověřen testováním. Stovku dosáhl s tímto vystaveným vozem za 7 sekund, dvěsta za 22 sekund. Vytčeného cíle se však nepodařilo úplně dosáhnout.

Nikomu nevadilo, že Autounion Typ C který dosahuje špičky 340 KMH, byla funkční šestilitrová replika jedinného dochovaného exempláře z roku 1936, s kterým sklízeli úspěchy Rosemeyer, Stuck a Varzi. Originál, jehož šestnáctiválvový motor pochází k konstrukční kanceláře F. Porscheho, je vystaven a strážěn v Mnichově - ostatní stříbrné šípky, jak je známo, se staly válečnou kořistí sovětů. Jak špatně zkončily, je jiná a smutná kapitola...

Alfa 6 C z roku 1948 s SPZetkou BE 92 byla zapůjčena rodinou bývalého automobilového komisaře Braunschweiga. Braunschweig ji tehdy převzal od továrny za účelem testování a Alfu pro sebe odkoupil. Testoval po dobu 20 let a zprávu publikoval v AR až v r. 1968 !!! BE znamená, že auto je (dodnes) imatrikulováno v Bernu a že je po technické kontrole - 92 znamená, že majitel vlastnil 92. přihlášené auto v kantonu Bern, tzn, před 100 lety. SPZ je ve Švýcarsku přenosná pouze v rodině a její formát je platný dodnes. O švýcarských SPZ bude v jednom z příštích číslech MJ...

150 světových a evropských premiér očekávalo návštěvníky salonu a letos je možná trochu zklamalo. Vesměs se jed-



nalo o vylepšené, již známé modely a tak anti staronový Roomster, i když stále obležený vesměs česky mluvícími novináři, ani staronové Ferrari, či staronové Volvo kabriolet, nějak moc netáhly. Jen vystavený staronový Bugatti Veyron 16/4 se prodal před našima očima za 1 milion euro - kupec si jej chtěl hned odvézt a to byl pro firmu značný oříšek, jak mě ochotně sdělila sličná hosteska, s omluvou za čekání na nikým nerušené fotografování.

Z ničeho nic, se najednou u nás značným tempem objevil elektrický invalidní vozík: Byl ale řízený jistou rukou závodnické legendy z formule 1. Clay Regazzoni se přišel též podívat na Salon d'Auto. Následoval pozvání od Ferrari, v jehož barvách triumfoval před 20ti lety. Krátce jsme poklábosili a slíbili si, že se zas, jako před pár lety vypravíme coby konkurenti na Rally RAID Basel - Paříž. Clay, stále vitální a k žertu naložen se smál a sám trval na revanži - tehdy jsme totiž vyhráli my.

Z řady trochu tancovaly japonské novinky, v čele s malým Suzuki a Toyotou a konečně nabídka kabrioletů vyvrcholila světovou premiérou Opla kabrioletu GT. Vůz představen s poukazem na tradiční návaznost na již historický GT - takže auto i pro hubenější peněženky. Alfa Spider, jako hlavní kandidát na titul Auto roku byl prezentován zároveň s nejkrásnějšími manekýnkami celého salonu.

Roztomilí exoti na bázi Mini BMW, jeden jako ambulance a servisní vůz, druhý jako vůz k pláži, měli úspěch u fotografujících návštěvníků. Audi se blý-



sklo kabrioletem RS4 a mercedes vystavoval harmoničtější a nově motorizovaný SLK. BMW z neznámých důvodů už neukazuje kabriolet Z 8, jehož vzor - Typ 509, V8 z roku 1959 se v červené barvě též vyjímal na výstavce 100 let AR. Vyšší segment nabídky kabrioletů začínal na stánku Morganu, kde se nově učesané Aeromax V8 ucházelo spolu s klasickými modely o přízeň potencionálních kupců. Porsche se spokojil s upravenými modely z minulého roku a to už se konal přechod do luxusní třídy, kde zápolí Maserati s novým spyderem proti Lamborghini, který se může pochlubit nejrychlejším kabrioletem na světě (špička 314 KMH) a společně bojují o zákazníky s tlustou peněženkou...

Není možné zmínit se o každém zajímavém autě a časem jde jednomu hlava doslova kolem. Když se na konec zjevil elegantní kabriolet Hispano Suiza z třicátých let, tak to byla pastva nejen pro oči a i medicína pro duši veteránisty. Hispano byla známá značka i v Československu, kdy mezi světovými válkami, vznikaly ve spolupráci s touto firmou krásné a kvalitní luxusní vozy Hispano Škoda.

S díky za interní informace od firem Audi, Bugatti a Alfa-Romeo.

*text: Jiří W. Pollak
foto: Pollak a Paulík*

