

Nestranný a nezávislý měsíčník všech automobilistů a motocyklistů
orientovaný na historii motorismu

číslo

4

duben
2005

80.00
Kč

Motor Journal

Uvnitř příloha
**Kalendář akcí
na rok 2005**



Hrst hřebíků se silnice
Knihovnička
Galerie mistrů
Velo Journal
Modely
Levně na prodej
Album

Tatry na autosalonu v Ženevě
Retromobile Paříž
Václav Laurin
Předválečné nákladní automobily Tatra
Husité na tricyklu?





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



Ojedinelý 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 seřazeny 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

ústrojím pohonu kol 4x4 (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 baňůzkem), 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 vyrobený 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.



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

vyráběný 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-, šestí- a osmiválců, zdokonalených ve všech směrech. Je to dáno dalším vývojovým stupněm vstříkovaní common rail, přesnějším a rychlejším řízením elektromagneticky ovládaných vstříkovačů 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 sportovních 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 „plavaček“ 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 100% winnosti. Rinspeed letos představil třímistr i „interaktivní auto“ Senso. Podle fyzicko-psychického stavu řidiče se v autě syntetizuje adekvátní ambient na základě vjemů vsudypřítomné senzorky. Je-li řidič agresivní a chová se nápadně, změní se barva interiéru v uklidňující modrou a diskretní hudba ho začne konejšit. Hrozí-li stav mikrosnánků, přechází barva kokpitu do červena a muzika se mění v heavy metal.

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

valo „švýcarský Rolls“, což vyjadřuje vše. Kdysi jich jezdilo okolo tři tisíce, 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 projíždkách 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 travní imitaci