

LADA SAMARA FUN



VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET



SLUNCE, SENO, EROTIKA

TUZEXOVÉ HITY
VČERA A DNES



MTX ROADSTER

FORD ESCORT CABRIOLET

OPEL KADETT CABRIOLET

RENAULT ALLIANCE CONVERTIBLE

Všechno s nálepkou „nahore bez“ se vždy těšilo obrovské popularitě, a tak není divu, že nejoblíbenější auta pro jízdní zábavu představují kabriolety. Ze současné produkce už bohužel téměř vymizely, jenže nabídka klasických modelů je stále nesmírně bohatá. Do velkého srovnání jsme vybrali šest nejzajímavějších modelů, jež mají za sebou třicetiny a tím pádem i nárok na oficiální zařazení mezi historická vozidla.

Náš velký seriál o autech z tuzexu končí. Během čtyř let jsme v něm představili více než tři desítky „lepších“ vozů, které si mohli dopřát i vybraní českoslovenští zákazníci. Mezi těmito převážně západními skvosty bylo možné zvolit třeba Renault 9, Opel Kadett, Volkswagen Golf, Ford Escort a později i sovětskou Ladu Samara nebo poslední socialistický domácí hit – Škodu Favorit. Málokdo u nás to tehdy věděl, ale veškeré vyjmeno-

vané modely se v kapitalistické cizině dočkaly také výjimečných verzí se stahovací střechou. Veškeré tyto luxusní varianty někdejších kompaktních automobilů se nám během letošního jara podařilo po celé republice posbírat. Výsledkem je dnešní exkluzivní velký letní srovnávací test. Přestože šestičlenná parta působí jako ideově sehraná, její členové se od sebe výrazně odlišují. Máme tak čest nejen s čistokrevnými kabriolety s ochran-

ným obloukem i bez něho, ale také s roadsterem a parafrází na tehdy už dávno vyhynulé téma landauletu. Pod kapotou vozů bijí nejen lidové třináctistovky ze země RVHP, ale rovněž točivé západoněmecké šestnáctistovky, a dokonce se dostalo i na americký dvoulitrový čtyřválec. Zájemcům o nostalgické svezení klasickým autem pod širou oblohou chceme totiž naservírovat kompletní paletu podob nejryzejšího motoristického léta. **Lukáš Prejzek**

MTX ROADSTER



Jízda mělnickým roadsterem hodně připomíná mladoboleslavský favorit, ale zároveň je úplně jiná. Všechny jeho základní charakteristiky totiž zintenzivňuje.

S nataženým vrškem se sice výhled ven značně omezí, přesto jsou stále k dispozici dvě boční okna a jedno zadní v pořádných rozměrech



Označení společnosti Metalex hrdě připomíná na obou bocích karoserie vytesané logo



Třináctipalcová litá kola byla samozřejmostí, v prvovýrobě se osazovala legendárními pneumatikami OR34

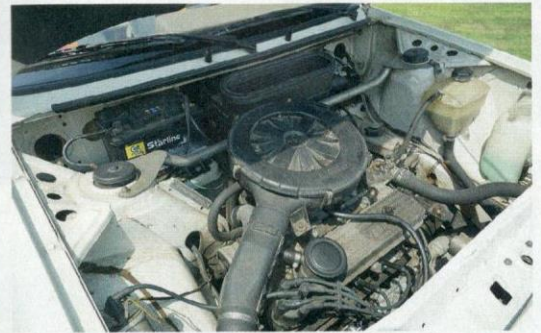
Plastové nástavce a obklady panelů jsou zpracované s citem pro detail, hluboké prolisy působí dodnes přitažlivě



Bezpečnostní rámy za sedáčkami jsou nejen účelné, ale zároveň i estetické



Palubní deska proti favoritů téměř žádných změn nedoznala, liší se pouze sportovními detaily a kombinací prvků z luxusnějších verzí



Základní atmosféricky plněná třináctistovka bohatě stačila pro pohon pětímístného favoritu, a tak není divu, že si s dvómístným sportákem hravě poradila



Sedadla pocházejí ze sériového favoritu, v tomto případě je původní majitel opatřil potahy křiklavého vzoru

DOMÁČÍ PÉČE

Škoda Favorit se měla dočkat i verzí kupé a sedan. A od nich už zbývá jen krůček k otevřenému modelu. Tohoto úkolu se však místo mladoboleslavské automobilky nakonec zhostila společnost Metalex.

■ Proměnit první novodobou škodovku s motorem vpředu a pohonem předních kol v působivý roadster byl pro mělnického úpravce velmi náročný úkol. Proti standardnímu favoritů totiž museli konstruktéři především důkladně zpevnit karoserii. Bodové svary proto hned v několika oblastech spojili vztužili sváření v ochranné atmosféře. Nejvíce namáhaná místa skeletu navíc přepřádali profilovanými plechy. Roadster zároveň přišel o zadní lavici a tím pádem i o druhý pár nástupních dveří. Nahradily je plastové zadní blatníky, změnilo se rovněž víko zavazadlového prostoru, na bocích přibýly ozdobné prahové i dveřní nástavce a zádi dominuje výrazný přítlačný spoiler.

Nejviditelnějším prvkem však jsou trubkové bezpečnostní oblouky za sedadly a plátěná střeška s třemi okny. Při zaparkování vedle běžného favoritu si ale ihned všimnete také menší světlé výšky 150 milimetrů, o což se postaraly upravené sériové tlumiče. Délka roadsteru však přesně odpovídá výchozímu favoritů.

Z královské rodiny

Rozsáhlá přestavba hatchbacku na roadster se zákonitě musela projevit i na ceně vozu, dosahující pořizovací hodnoty dvou standardních favoritů. Není tedy divu, že upravený model byl určen převážně na export. Nejprve se české roadstery vyvážely do Německa, poté se objevili i zájemci ve Španělsku

či Velké Británii. Nikdy však nešlo o žádný velkosériový model. Délka přestavby vozu dosahovala zhruba tří set hodin, a tak jich Metalex zpočátku zvládl vyrobit zhruba sedm za měsíc, později se kapacita zvýšila na deset kusů.

Autorem designu roadsteru se stal někdejší závodník a poté legendární výtvarník a automobilový konstruktér



Stejně jako o předchozí rapid se i o favorit přetahovali také zahraniční výrobci kabrioletů. Vznikl tak třeba nizozemský polokabriolet Decatop (více na straně 39) nebo tato atraktivní německá kreace.



Ještě počátkem 90. let si bílý karosářský lak nesl pověst bezbarvého odstínu. Jenže roadster vznikal především pro Západ a tam sněhobílá sportřáky frčely.

Václav Král. Sám o tomto svém díle kdysi směle prohlásil, že se pro kariéru „pravého anglického“ roadsteru rozhodl kvůli zdůraznění sportovního charakteru favoritu. Dvómístné provedení vozu s velkým zavazadlovým prostorem ocenili především mladí zákazníci. Škoda že pro ně nebyl k dispozici výkonnější motor než základní hliníková třináctistovka. Šestnáctistovka VW o tehdy solidním výkonu 55 kilowattů dorazila až v roce 1995 pod kapotu nástupnické felicie, takže se s produkční érou roadsteru jen těsně minula. Dočkal se jí tak až kabriolet právě na bázi felidy. Ten už byl plně čtyřmístný a raritně si ponechal zadní pár bočních dveří.

Slušné jízdní vlastnosti roadsteru přibližně odpovídají výchozímu favoritů, díky nižšímu podvozku však letní model na silnici lépe sedí. Máme z něj dojem jako z neposedné a zábavné motokáry. Motor za jízdy žádným citelným zvýšením hlučnosti neobtěžuje, u vozu tohoto ražení bychom však uvítali sportovnější zvuk. I na tento ▶

Klasickému českému roadsteru nechybí elegance ani s nataženou a upevněnou střechou

TECHNICKÉ ÚDAJE

MTX Roadster

Zážehový čtyřválec OHV, uložený vpředu napříč • Vrtání x zdvih 75,5 x 72,0 mm • Objem 1298 cm³ • Výkon 46 kW při 5000/min • Točivý moment 100 N.m při 3000/min • Kompresní poměr 9,7:1 • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 150 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h neudáno

Cena v roce 1994 339 480 Kč



Exkluzivní fotografie z dobového Auto Tipu ukazuje výrobu roadsteru. Bílé karosářské díly jsou plechové, zbytek představují plasty.

Nejluxusnější škodovka

Metalex nezajišťoval pouze základní přestavbu favoritu, ale dokázal uspokojit i nejnáročnější přání zákazníků. Právě roadstery totiž patří mezi vozidla, jejichž majitelé si hodně zakládají na individualitě. Například vyobrazený zakázkový interiér s fialovou textilií dovezenou z Itálie se tak pyšní třeba centrálním zamykáním, elektricky ovladatelnými okny, tónovanými skly, zabezpečovacími zařízeními, autorádiem Pioneer s přehrávačem CD, vestavěným autotelefonem, speciálním středovým panelem vytvořeným dle návrhu Václava Krále nebo velkým uzavíratelným bohem na palubní desce. Demonstrační automobil zdobí čalounění kabiny rudou kůží a metalický lak z nabídky Mercedesu. Zde už se ale cena vozu vyšplhala vysoko nad půlmilionovou hranici. Jenže minimálně za stejné peníze se dá „běžný“ zachovalý roadster koupit i dnes...



Úpravce dokázal vozu dopřát luxus v podobě ušlechtilé barevné kůže, italských textilií, nejmodernější audio-techniky a metalického laku

Smlouva mezi a. s. Škoda a MTX na dodávku vozů k přestavbě neexistuje. Takže Metalex je nucen nakupovat favority od prodejců ze zahraničí! Že by v Mladé Boleslavi o exkluzivní verze svých vozů nestáli?

Auto Tip, 1992

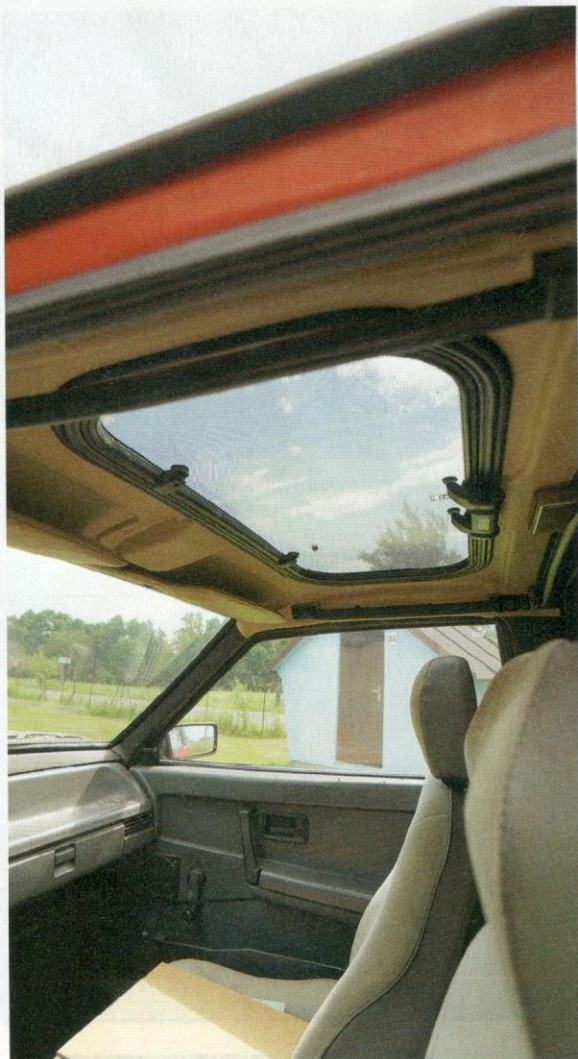
citelné slabiny, je vidět, že mělnická společnost měla se stavbou otevřených aut zkušenosti. Aby ne, v jejich dílnách spatřilo světa nejen velkolepé kupé MTX Tatra V8, ale i půvabný čtyřmístný otevřený model vytvořený v 80. letech z kultovního kupé Rapid. Těchto lidových kabrioletů vyrobil Metalex celkově pouhých dvanáct. A nyní už můžeme prozradit, že jedním z nich se exkluzivně svezeme v příštím čísle Auto Tipu Klassik.

Levný už nikdy nebude

První a na dlouhou dobu poslední český roadster (nástupcem se stala až stavebnice ze smržovské továrny Kai-pan pro malé škodovky) své poslání splnil na jedničku. Za přijatelné peníze poskytl výjimečné zážitky z cestování dvojicí cestujících, navíc byl proti konkurenci k máni za velmi příznivou cenu. Jeho charisma nevyprchalo dodnes a v současnosti právem patří mezi nejatraktivnější youngtimery tuzemské produkce. Dnešní ceny jeho výlučnému postavení plně odpovídají. Vždyť české kabriolety dnes obecně představují nedostatkové a velmi nákladné zboží. S výjimkou původní, a dnes už značně předražené felicie nebo několika málo kusů její stejnojmenné nástupkyně – opět z dílen Metalexu – prakticky není kde jinde brát...

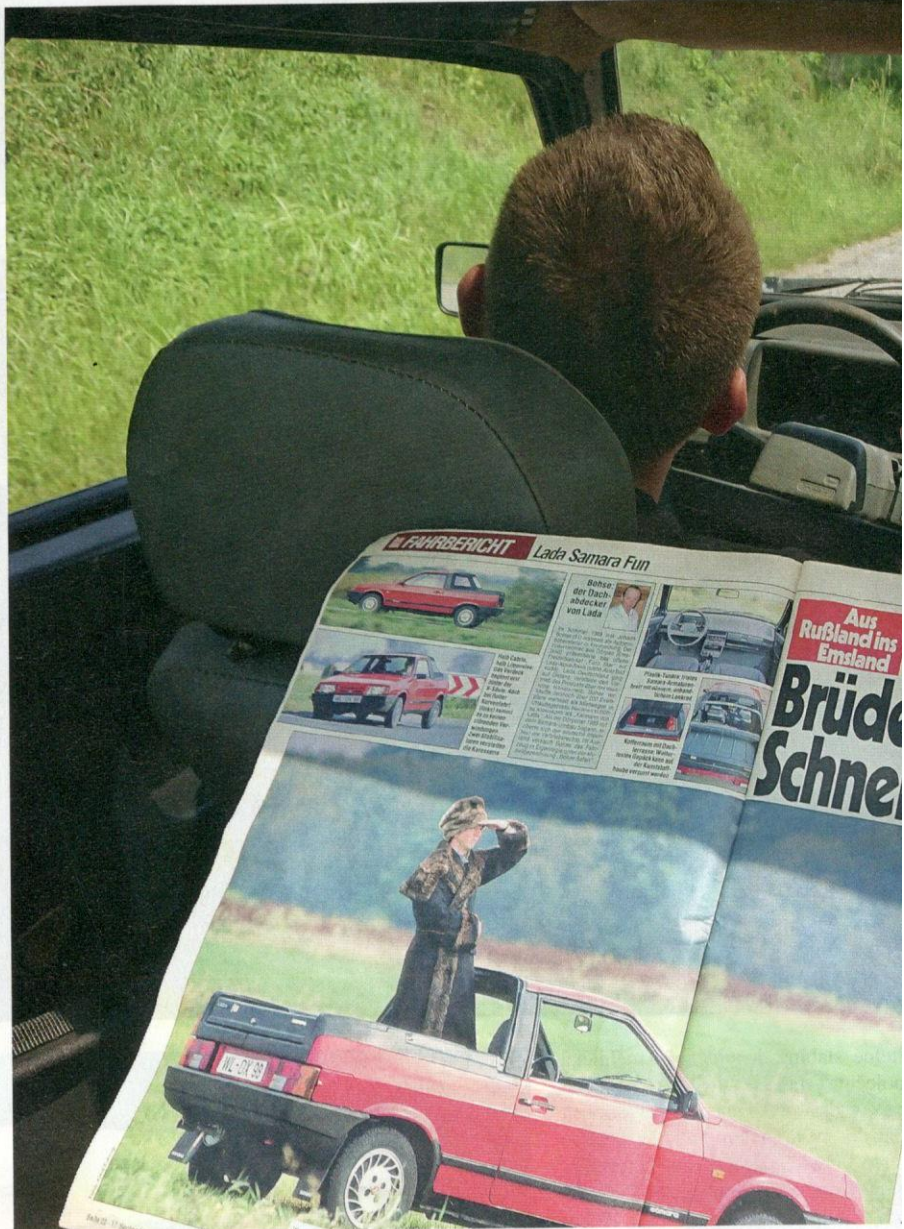


Díky absenci zadních sedadel poskytuje favorit mnohem větší základní objem zavazadlového prostoru. O ten ale u aut pro zábavu stejně nejde...



Střecha nad předními cestujícími pochází z velkosériové samary, zadní polovina však za asistence „řezníka“ ustoupila plátnu

Přechod stínu na dobovém časopisu Auto Bild prozrazuje, že přední cestující chrání po celou dobu jízdy stín, sluneční paprsky jsou určeny pouze zadním pasažérům



KONEC OPERACE REZIDENT

Jako poslední agent ze Sovětského svazu pronikl na kapitalistický Západ prazvláštní dvoudveřový landaulet se zábavným označením Fun. Úspěch se mu však vyhnul velkým obloukem.

■ Třídveřová Lada Samara byla moderní, tvarově zajímavá, prostorná a na pohled bytelná. Není divu, že už od počátku produkce v polovině osmdesátých let nedala spát nejen spořivým občanům východního bloku, ale ani zahraničním úpravcům. Díky nim tak vznikla řada pokusů o vytvoření malosériového, či kusově vyráběného kabrioletu. Nejznámější je povedený model Lada Nataša, v samostatném boxu představujeme rovněž dnes už neznámou českou popřevratovou verzi targa, kterou kdysi nadšeně představil

Auto Tip. A nyní máme možnost svězt se v neobvyklém polokabrioletu Samara Fun.

Přehlídka pro pracující

Pětimístný sovětský automobil si vzala už koncem osmé dekadý do parády německá společnost Boshse. Zjevně byla při vývoji speciálu ovlivněna především reprezentačními přehlídkovými landaulety, které byly populární právě v zemích východního bloku. To ale šlo vždy o velké limuziny s poctivým zadním prostorem, kde

mohl státní či stranický představitel mávat do výšky rukama na pracující a v případě potřeby se i postavit. Vedle toho pak vypadala novodobá parafráze na téma landauletu jako ruský vtíp na vlastní účet.

V reálném provozu totiž karoserie podobného ideového zaměření postavená na malém lidovém modelu působí prazvláštně. Hlavně nám v hlavě vystává otázka, komu bylo vlastně tohle auto vůbec určeno. Vždyť kabriolet si kupuje řidiči milující léto pod volným nebem. Zde je přítom se spolujezdcem

uzavřený v kabině, naopak nebe mu hlavami mají k dispozici zadní cestující. A s těmi se naopak v běžných kabrioletech příliš nepočítá. Navíc jim ani dovnitř nenastupuje nikterak komfortně.

Nemůžeme však říct, že by výsldek práce německých konstruktérů nepůsobil zajímavě. Tohle auto rozhodně není. Pokud tedy přes boky nenatánete plátěnou střechu. Vůz pak totiž celkově připomíná spíše pickup s kabínou naloženou akváriem než zábavní model pro volný čas. Jenže vzhled



Palubní deska nepředstavuje žádné umělecké dílo, spíš čerstvě vykradenou samoobsluhu. Pochvalu si ale zaslouží ergonomie a pohodlné sedačky.

Prostorově nemůžeme místu pro zadní cestující nic vytknout, pohodlná je rovněž zdejší třímístná lavice

Jednoznačně nejhezčí kabriolet na základě třídvéřové Lady Samara představila v roce 1991 nizozemská společnost EBS. Věnovala mu působivé ruské jméno Nataša a v malých sériích jej vyráběla po čtyři následující roky.



Lada Samara Fun představuje kompromis mezi kabrioletem a limuzínou. Je určena pro všechny zájemce jízdy v otevřeném voze. Vpředu má střešní okno, vzadu rychle odnímatelnou střechu.

Auto Tip, 1991

Zajímavý dobový doplněk představují ochranné boční lišty s ozdobným nápisem

Přesto se dnes v jejím interiéru bavíme. V současnosti totiž vyvolává nostalgickou náladu a každý se po ní otočí. Na rozdíl od českého roadsteru MTX, umně skrývajících základní tvary i rodové znaky favoritu, se totiž lada proti sériovému hatchbacku nikterak nemaskuje. Prostě vypadá tak, ▶

věcí individuálního vkusu. Nás teď především zajímá, jak tenhle netradiční model celkově funguje.

Jako doma vyrobená

Samara Fun se v Německu začala prodávat v listopadu 1990 prostřednictvím tehdejší oficiální dealerské sítě automobilky Lada. Zaráží nás však přístup nabídky. Zatímco československý Metalex používal pro individuální úpravu favoritu nejlépe vybavené specifikace a často je ještě zkrášloval nadstandardní výbavou, samara se

v oficiálním špičkovém provedení nabízela pouze osazená základní zážehovou třináctistovkou a čtyřstupňovou převodovkou. Důvodem byly co nejnižší pořizovací ceny. Takto nakonfigurovaná specifikace přišla na 18 300 marek. Nabídka přitom obsahovala dokonce i skromnou jedenáctistovku,

a to za 17 500 DM. Jenže lada představovala na rozdíl od domácího golfu, escortu či kadettu auto plně kompromisů. A zájemci o kabriolety jakožto automobily zrozené především pro radost z jízdy na ně nejsou nikdy připraveni. Chtějí se bavit, což jim Samara Fun prostě naplno nikdy nedopřála.



O omezených možnostech vývojarů svědčí minimum vedlejších úprav. Zaujaly nás jen efektní disky třináctipalcových kol.



Maličký zavazadelník bez jakéhokoli vnitřního obkladu v zádí připomíná spíš žumpu

jako by někdo ze sériového auta jenom odřít sloupky C spolu se zadní částí střechy a na jejich místo jednoduše nadvakl rám. Nasazování plátěného vršku přitom není nejjednodušší – nejprve musíte do jednoho celku spojit dvě zohýbané trubky, následně je zasunout do příslušných žlabů v bocích karoserie a teprve poté začíná přetahování s vyztuženou látkou.

Jestli už jsme hovořili o podobě s pickupy, stejný pocit se dostává při prohlídce víka zavazadlového prostoru. Působí totiž jako nástavba na korbě pracovního stroje. Po jeho otevření na nás vykoukne maličký otvor s holými plechy prostými jakéhokoli pokusu o čalounickou výzdobu. Proto jej raději zavíráme a hrneme se dovnitř.

Má vlastní logiku

Při pohledu na strohou palubní desku kroutíme hlavou nad tím, jak nám kdysi působila přitažlivá. Teprve nyní vyplývá najevo, že samara rozhodně nebyla stavěná jako budoucí sběratelské auto. Prostě dřív, který nehledí na estetiku, ale převozní schopnosti. Jestliže dnes uvažujete o pořízení ať už základní uzavřené verze, nebo některého z její pomocí upravených kabrioletů, dejte pozor především na stav interiéru. Jak jsme se totiž přesvědčili už vícekrát, palubní desky samary mo-

hou být zejména při vystavení přímému slunci časem rozpraskané a veškeré otvíratelné či jinak pohyblivé části rozvrzané a rozpadlé, z krytu uprostřed volantu a jeho věnce se odlupuje obložení. Při vzorné péči ale interiér působí sympaticky a sedadla jsou pohodlná. Při stahování střechy nás zaskočila povrchová koroze otočných zámků a jejich podložek, u takto obnažených součástek bychom čekali spíše nerezový základ. Vinou pouze jedné spodní výztuhy se plátno časem propadá a vytváří dojem velbloudích hrbů. Střechu tedy rychle pryč, nasadnout dovnitř a vyrazme vsříc letnímu výletu!

Majitele spolu s fotografkou tentokrát striktně posazují dopředu a volím zadní lavičičku. Vždyť přece testujeme kabriolet – a ten je zde vyhrazen pouze pro zmíněnou zadní řadu. Jestliže si tohle svěřázné vyhlídkové auto plánujete pořídít jako „továrník“ a chcete se nechat vozit panský vzadu, pak pamatujte na to, že nastupování vyžaduje obratnost a atletickou postavu. Omezený přístup přes přední dveře není určen pro každého. Ani posezení na samotné lavičičce nepředstavuje kdovíjaké terno. Působení slunečních paprsků sice nic nebrání, ale pohled zezadu na přední cestující je hodně netradiční. Jako byste seděli v podomácku vyrobeném žebříňáku. Odříznutou střeškou jako

Ne že by cestování Samarou Fun nemělo kouzlo, ale od kabrioletu prostě čekáme úplně jiné pocity





Nikterak estetické nejsou ani výplně dveří. Jenže k jejich vytvarování nemáme nejmenších připomínek – loketní opěrka je příjemná a přitahovací madlo má ergonomicky správné umístění.

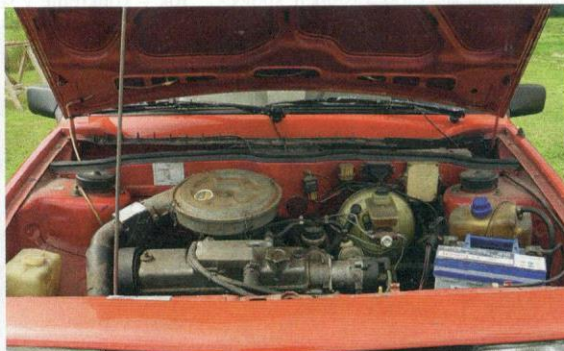
Propadliny střechy vypadají z bočního pohledu jako velbloudí hrby. Přitom by jen pod ni stačilo nainstalovat podélné podpěry...



Víko zavazadelníku se při odjištění vztyčí vzhůru jako stožár. Z tohoto pohledu pak samara připomíná pracovní pickup.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Lada Samara Fun	
Zážehový čtyřválec, uložený vpředu napříč	
• Vrtání x zdvih 76,0 x 71,0 mm • Objem 1288 cm ³ • Výkon 48 kW při 5550/min	
• Točivý moment 95 N.m při 3500/min	
• Kompresní poměr 9,9:1 • Pohon předních kol	
• Převodovka čtyřstupňová manuální	
• Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové	
• Největší rychlost 152 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h 14,5 s	
Cena v roce 1990	18 300 DM

Vzhledem k přehlídkovému charakteru vozu nás třináctistovka neuráží. Sice bychom u samary raději zvolili nabízenou kubaturu 1,5 litru, jenže landaulet mival pod kapotou i slaboučkou jedenáctistovku...

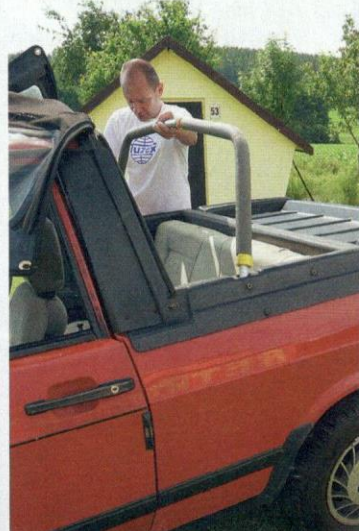


Pod víkem uzávěru tankovací nádrže se skrývá archaicky industriální prostředí jako z klasických zemědělských strojů

ničím jiným zajímavé. Jenže to jednou bude – právě kvůli svému neobvyklému ražení. Už dnes na něm oceňujeme, s jak bláznivým nápadem pronikli kdysi konzervativní Rusové těsně po odchodu socialistické éry na západ Evropy!

byste se ze sluníčka dívali do chladného tunelu.

Pochopit tohle auto normální logikou nám prostě moc nejde. Letní jízdní zážitek je z něj takový nějaký polovičatý, nedotažený. Navíc není nijak vzorně zpracované, prostorné ani



Instalace podstřešního rámu je jednoduchá, ale konstrukce střechy příliš odolně ani stabilně nepůsobí

Právě ledabylost zpracování německého úpravce se jednou stane velkou předností raritního ruského vozu



Targa z Jaroměře

Naši pozornosti neunikl ani roadster Lada Bohemia. Jak už jeho samotné jméno naznačuje, jde o dílo českých konstruktérů. Za jeho vývojem totiž stojí legendární automobilový designér Václav Král. Autorizovaný prodejce vozů Lada si jej nechal v roce 1992 na zakázku postavit u firmy EIDK v Jaroměři, prototyp zhotovila dílna Strnad-Urban ze Žamberku. Dvoumístná karoserie s přesným označením targa využívá uprostřed umístěný bezpečnostní oblouk a vůz se poprvé představil návštěvníkům pražského autosalonu v roce 1993. Přestože prototyp absolvoval dokonce i homologační zkoušky, k plánovanému zavedení malosériové produkce nakonec nikdy nedošlo. Vznik tak pouze jediný kus.



Takto půvovala Lada Bohemia při představení v dobovém Auto Tipu. Přestože šlo o plně funkční automobil s motorem 1,5 l, nakonec zůstal bohužel jen ve stádiu prototypu...

FRANCOUZSKÁ SPOJKA

Nenápadný hranatý sedan Renault 9, jeden z hitů tuzexu a vítěz evropského titulu Auto roku 1982, se na našich silnicích objevuje dodnes. Věděli jste, že před třemi desetiletími existoval i jako kabriolet?

■ V současnosti se značka Renault vedle Evropy orientuje především na Jižní Ameriku, zato před třemi desetiletími měla značné zastoupení rovněž v USA. Přepracovaný klasický sedan R21 pod označením Medallion jsme občas vídali i na tuzemských silnicích. Američané však licenčně produkovali rovněž kompaktní zástupce R9 a R11. Zatímco posledně jmenovaný hatchback se pod mírnými retušemi prodával jako Renault Encore, devítka to pod jménem Alliance dotáhla mnohem dále. Vedle standardního sedanu si ji totiž zámořští zákazníci mohli dopřát také s dvoudveřovou karoserií a úplný bonbonek představovala vzácná varianta kabriolet.

Renault Alliance se v provedení sedan vyráběl ve městě Kenosha

na západním břehu Michiganského jezera už od června 1982, americký prodej však odstartoval až téhož roku na podzim. Produkovala jej továrna automobilky AMC. Ta však na základě dohody s Francouzi zajišťovala pouze výrobu karoserií, jednotlivých prvků výbavy a dalších dílů, jež zde kompletovala spolu s motory, převodovkami a zavěšením kol dodanými z Evropy.

Odbyt amerických renaultů zajišťovala tamní síť 1200 zástupců společnosti American Motors, do června 1983 našlo zákazníky sto tisíc sedanů Alliance. Není divu, že v té době modelovou paletu obohatily hned dva nové karosářské přírůstky. Vedle tří- a pětiveřového encore a dvoudveřové alliance především působivý kabriolet. Většina vyrobených vozů využívala k pohonu

buď původní čtyřválcovou čtrnáctistovku, nebo pozdější výkonnější variantu zdvihového objemu 1,7 litru.

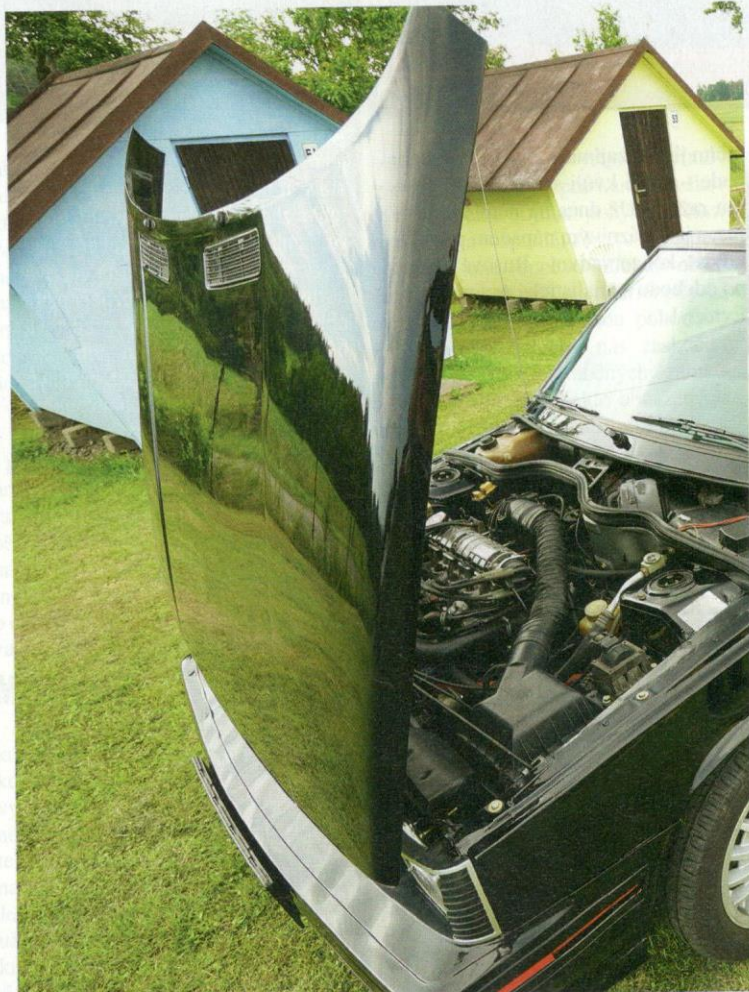
Jediný v Evropě

Úplnou raritou se stala verze GTA, osazená dvoulitrovým čtyřválcem o výkonu 71 kW. Stejně jako obě menší pohonné jednotky je vybavena elektronickým vstřikováním paliva. Tato silná alternativa se však vyráběla pouhý rok – konkrétně v sezoně 1987. A my máme obrovské štěstí – do velkého srovnání k nám dorazila alliance právě v provedení GTA. A jak se dozvídáme přímo od dosavadního majitele, jde o jediný kus v této specifikaci nejen u nás, ale v celé Evropě! Vzorný vizuální i technický stav jen podtrhuje výjimečnost tohoto podmanivého vozu. Jako první nás překvapuje americky bohatá až luxusní výbava. Centrální zamykání dveří a elektrické ovládání veškerých bočních oken jsme už v té době na starém kontinentě dávno znali, ale klimatizace u kabrioletu z poloviny osmé dekády minulého století představuje skutečně unikátní prvek.

Totéž platí třeba pro originální litová kola, nárazníky a kliky dveří nalakované v barvě vozu, posilovač řízení, kožený volant nebo vestavěné dobové autorádio. Neamericky tak na atraktivním kabrioletu působí jen příčně uložený čtyřválcový motor a pouzdro manuální převodovky – v zámoří jsou odpradávná zvyklí především na automatic. V našem případě rychlostní skříň využívá pět rychlostních stupňů, což tehdy v Evropě stále platilo za nadstandardní prvek.

Luxus pro každého

Než se usadíme do pohodlných sedáček s prodlouženými sedáky a vykoryse vytesaným bočním vedením, musíme ještě zavitit renault střechu. To se děje ručním mechanismem, kde nejprve v oblasti za zadní lavicí sejmeme ochrannou plachtu ušitou z šedé koženky. Pod ní se skrývá složená konstrukce rudého plátna, skvěle kontrastujícího s černým lakem. Smysl pro estetické sladění celku dokládají rovněž červené ozdobné lišty v náraznicích a stejně barevné prvky na palubní desce.



Kapota se u klasických renaultů otvírá stejně jako u BMW, fiatů či dacií směrem kupředu a při odklopení zakrývá čelní reflektory



Dvojité světlomety byly výsadou amerických renaultů v Evropě jsme se s nimi setkali u původního provedení hatchbacku Renault 11





Volubní deska má jednoduché tvary, které dodnes působivou architekturu. Je na pozici za volantem a chybějící bezpečnosti se zvyknete rychle.



Takhle pohodlné a elegantní sedačky bychom si přáli mít i doma v obýváku!

Neobvykle krabicovité proporce střechy prozrazují tržní orientaci modelu na zámožské zákazníky



v blízkosti řadičké páky či na dveřích. Takový blahobyt tehdy luxusní kompakty neznaly!

Už ale sedíme v kokpitu a motor se zahřívá na provozní teplotu. Řadí jedničkou a vyrážíme na projížďku do rybníků u Neveklova. Kabriolet je tiché, klidné a z každého detailu cítíme, že jeho tvůrcům šlo především o komfort cestujících. Takhle chutná Amerika éry osmdesátých let francouzském podání. Zatímco my jsme na domácím videu ve skupinách nevěšně sledovali první díly serií Turbo a Terminátor, ucučovali k tomu televizorové plechovky coca-cola ▶

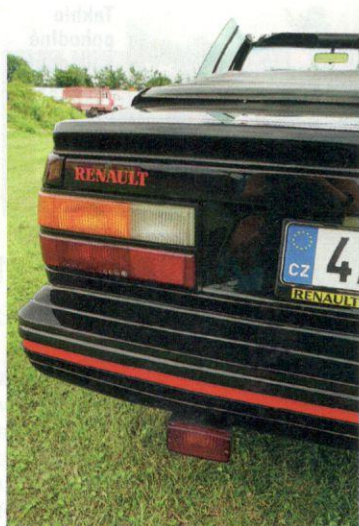


Střecha konkrétního vozu se právě dočkala zcela nového čalounění, rudá barva k černé karoserii padne dokonale jako speciální kravata k obleku na míru!



Střecha se zatahuje i odklápí manuálně, případně elektricky. Chromované zámky nad čelním sklem vozu darovala první generace kabrioletu Volkswagen Golf.





Rovněž zadní lampy se od evropského sedanu R9 citelně odlišují

Renault se v USA pustil do velké hry, do koncernu American Motors investoval přes půl miliardy dolarů a zachránil jej před krachem. Nebyla to ovšem akce zadarmo – francouzská státní automobilka prostřednictvím AMC vstoupila na americký trh, kde si vybudovala významné výrobní a obchodní předmostí.

Svět motorů, 1985



a nadšeně snili o tom, jak si jednou budeme užívat luxusní svezení v tehdy přepychovém Renaultu 9, na druhé straně Atlantiku už dávno proměnili iluze v realitu a vozili se autem, o němž jsme ani netušili. Přitom šlo o lidový model takřka pro každého. Zlí jazykové dokonce tvrdí, že kabriolety Renault Alliance samy o sobě představovaly snad nejhorší myslitelnou

fušeřinu. Podle různých škodolibých zvěstí je totiž černoši přímo v továrně AMC vyráběli z dvoudveřových sedanů pomocí prosté úhlové brusky. Ať už byl zrod otevřené alliance jakýkoli, po dnešním svezení musíme s obdivem uznat, že tohle auto se tvůrcům povedlo a dnes patří mezi vůbec nejzajímavější klasické kabriolety. Už proto, že ho v Evropě málokdo zná, přestože

každému už na první pohled připadá nápadně povědomý.

Nejtypičtější podání Ameriky

V případě francouzsko-amerického kabrioletu si okamžitě vybavíme první díl slavného kriminálního filmu Francouzská spojka. A to nejen kvůli místu výroby. Vzpomínáte si na samý začátek multioscarového snímku, kde

probíhá aukce starých aut? Když vidíme tvar natažené střechy renaultu, okamžitě se nám promítanou typické proporce amerických modelů z éry šedesátek, které se ani po dvaceti letech nijak nezměnily. Vždyť úplně stejně vypadal z boku také o něco pozdější Chrysler Le Baron. Ten už ale patří o kategorii výše.

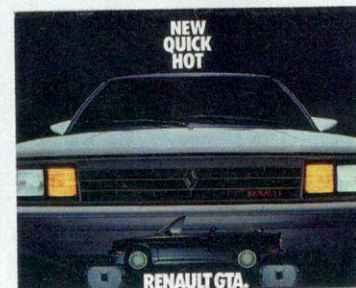
Jestliže si chcete užít přednosti jízdy v testované černé alliance, máte jedinečnou možnost. Konkrétní muzejně zachovalé auto je totiž momentálně určené k prodeji. Více informací na-



TECHNICKÉ ÚDAJE	
Renault Alliance GTA Convertible	
Zážehový čtyřválec OHC, uložený vpředu napříč • Vrtání x zdvih 82,0 x 93,0 mm • Objem 1965 cm ³ • Výkon 71 kW při 2520/min • Točivý moment 155 N.m při 2750/min • Kompresní poměr 8,5:1 • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 177 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,3 s	
Cena v roce 1982	5595 dolarů*

*platná pro základní verzi dvoudveřového sedanu

Třetí brzdové světlo bývalo ve Spojených státech už před třemi desetiletími povinné. U otevřené alliance ho najdete na nejvyšším místě zádě.



Prospekt dvoulitrové verze GTA, která byla určena nejen pro kabriolet, ale také obě karosářská provedení výchozího sedanu



Z tohoto pohledu je zřejmé, že nedostatkem místa netrpěli ani zadní cestující. Téma kabrioletu zkrátka Američané chápou velkoryseji než vývojáři na starém kontinentě.

Dlouhé dveře mají výplně poctivě čalouněné kůží, a to po celé ploše. V dnešních modelech jí často výrobce věnuje jen dotykovou plochu pro odložení lokte.



Zavazadelník zůstává i v případě otevřené alliance dostatečně rozměrný, vždyť auto muselo často sloužit jako plně rodinné



Dvoulitrový čtyřválec o výkonu 71 kilowattů dnes představuje raritu, do alliance se totiž montoval pouze od podzimu 1986 do stejného období následujícího roku



Zadní cestující měli k dispozici elektrické tlačítko stahování svého okna, nezbytný popelník a reproduktor

Nebál se ani muscle carů

■ Ačkoliv zvenci alliance připomíná jen další karosářskou variantu sedanu R9, ve skutečnosti ji konstruktéři v mnoha oblastech zcela přepracovali. Vytvořili například účinnější protihlukovou izolaci a zásadně upravili odpružení i tlumiče pérování. Rezervní kolo nyní najdete nikoli upevněné na samostatném držáku pod podlahou, ale uvnitř vozidla, na dně zavazadlového prostoru. Samozřejmě pro americký trh však představují také rozměrnější nárazníky s bezpečnostním odpružením, které automobil citelně prodlužují. Dvojitě přední světlomety dodávají alianci nádech exotiky, stejně jako na jiných trzích tehdy nevidané příplatkové prvky výbavy – třeba tempomat, kůži



Nejdražším modelem v nabídce francouzsko-amerického subkompaktu se stal luxusní Renault Alliance LTD

potážená sedadla, posilovač řízení nebo klimatizace. Nejluxusnější verze Alliance LTD se navíc vyznačovala smělymi pořizovacími cenami. Zatímco obvyčejnější uzavřené specifikace cenově konkurovaly spíše tamnímu Fordu Escort, špičková varianta se nebezpečně blížila do teritoria modelů Mustang či Camaro.

jdete v nabídce společnosti Auto Kout v Brandýse nad Labem, do jejíž sbírky tento atraktivní automobil patří. Požadovaná cena 210 000 Kč nám vzhledem ke špičkovému stavu a unikátnímu původu nepřijde nikterak přehnaná.

Renaultu Alliance Convertible to sluší jak s nataženou střechou, tak s odhaleným interiérem





Mechanismus střechy včetně bezpečnostního oblouku využívá stejného principu jako v ostatních německých konkurentech



Speciální sedačky Recaro poskytují dokonalou oporu těla, i ve složitějších situacích se v nich můžete bez obav plně uvolnit



Palubní deska působí od modelového ročníku 1987 celistvějším dojmem, veškeré nedodělky a zbytečné spáry od tohoto data zmizely



Při nasazení střechy se nad cestujícími stáhnou temná mračna, strop však působí dotažené a celkový prostor uklizeně

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ford Escort XR3i Cabriolet

Zážehový čtyřválec, uložený vpředu napříč
 • Vrtání x zdvih 80,0 x 64,5 mm • Objem 1591 cm³ • Výkon 77 kW při 6000/min • Točivý moment 138 N.m při 3800/min • Kompresní poměr 8,3:1 • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 187 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h 10,3 s

Cena v roce 1989

25 570 DM

Originální přídavné kruhové světlomety patřily u Escortu XR3i mezi nejžádanější příslušenství



Motor má dynamický zvuk, tuhý podvozek je stvořen k bezpečným průletům zatáčkami. Escort XR3i má nejlepší sportovní vlohy.

Letos v únoru byl po pěti letech vyroben již 50 000. Ford Escort Cabriolet. V roce 1983 začala u firmy Karmann produkce s celkovým ročním počtem 2364 kusů. Dle přání zákazníků je největší zájem o model XR3i.

Svět motorů, 1988

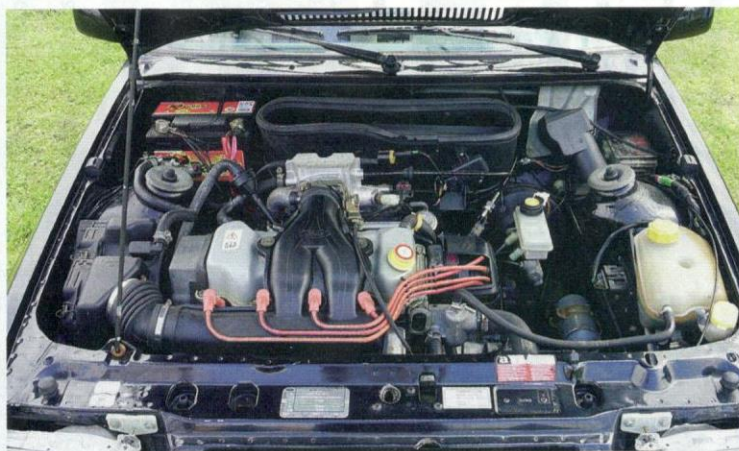
DOSPÍVÁNÍ PO AMERICKU

Pravý opak Renaultu Alliance představuje Ford Escort – automobilka s původem v USA postavila ze svého bestselleru kabriolet a natruc ho věnovala výhradně zákazníkům ve vzdálené Evropě.

Escort z československých silnic a mnoha tuzemských dobových filmů dobře známe. U nás hrával roli auta pro bohaté. Kabriolet jsme tehdy znali pouze z třetí řady italského seriálu Chobotnice, kde se s ním komisař Cattani proháněl ulicemi italského Milána. Přitom právě ve verzi kabriolet působí klasický kompaktní ford nejatraktivněji.

Otevřenou verzi třetí generace escortu produkovala továrna společnosti Karmann v německém Osnabrücku v letech 1983 až 1990, kdy ji vystřídal zaoblený nástupce, který už se oficiálně prodával i u nás. Přestože na první pohled nevypadá kabriolet proti třídvéřovému hatchbacku nijak zvlášť odlišně, ve skutečnosti museli při stavbě technici vyměnit 80% sériových dílů. Vždyť třeba zadní stěna je úplně nová.

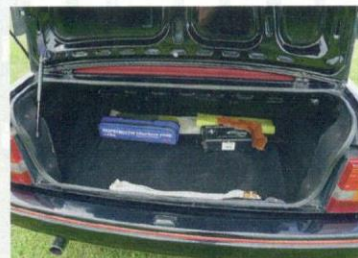
Původní typ prošel pro modelový ročník 1986 velkou modernizací, rozpoznatelnou především podle mnohem hezčího interiéru a bohatě čalouněných dveřních výplní. Rovněž vnější změny byly radikální, ale na pohled spíše decentní – ford si zachoval svoji typickou tvář. Důležitou bezpečnostní novinkou bylo sériové zavedení systému ABS. Od počátku se kabriolet nabízel s trojicí pohonných jednotek: karburačními 1.3/51 kW a 1.6/58 kW, doplněnými vstříkovací motorem 1.6/77 kW. Právě tím je vybaven tmavý vyobrazený ford Miloše Gottfrida. Správně, jde o kulturní specifikaci XR3i. Při vyslovení téhle zkratky se každému fandovi klasických aut zrychlí dech. Její rachot je slyšet na dálku, ale nic není zadarmo. Abyste totiž fordu dali pořádný



zvuk, musíte ho pořádně točit. Díky necelým dvanácti metrákům hmotnosti si s ním motor hází jako s poutovým balonkem, hrubiánský charakter pohonné jednotky dovoluje kabrioletu svižně sprintovat. Když se ale přesta-

nete kontrolovat, projeví se to na spotřebě. Ta se pak při zběsilém zacházení s vozem může klidně vyšplhat nad deset litrů. Tohle auto je určené hlavně pro sportovně založené chlapy, což ještě umocňuje tvrdě naladěný podvozek.

Vertikálně orientované zadní světlíky se shodují s rodinným kombi Turnier



Zavazadelník poskytuje slušný prostor i přístup. Víko drží stejně jako u hatchbacků teleskopická vzpěra.

Šestnáctistovka o výkonu 77 kilowattů má spoustu síly a ambice všem ujet, její potenciál probudíte neustálým vytáčením

Vyblbnout se s ním dá nejlépe z námi testované šestice modelů.

Na německém kabrioletu oceňujeme jízdní vlastnosti, silný motor, podmanivý design karoserie i interiéru a také povedená sportovní sedadla. A snad ještě víc než se střechou dole se nám líbí s uzavřenou kabinou. Kombinace temného karosářského laku kontrastujícího s rudým plátnem si nás získala už v případě lehce reprezentační aliance. Stejně pestrobarevný oblek přitom padne jako ulitý i sportovnímu fordu. I na něm je znát péče o detaily – nárazníky kompletně nalakované v barvě karoserie nebyly ani po deseti letech od jeho výroby všude samozřejmostí. Ve své době přinesl i jiné neobvyklé prvky – například se jako vůbec první kabriolet mohl pochlubit možností elektrohydraulicky ovladatelného mechanismu otevírání střechy. Jenže dnes už podobné složitosti příliš neoceníte.

Z boku se kabriolet od ostatních kadettů tvarově příliš neodlišuje, sportovní doplňky a nástavce patří k rozlučkové sérii Edition

Pro automobilku s bleskem ve znaku představuje kadett nejdůležitější pilíř dějin. Dala mu mnoho podob, ale v kabriolet ho proměnila jen jedinkrát. Před námi teď stojí jeden z posledních vyrobených kusů.

KONEČNÁ STANICE

Kdo by neznal kadett! Svého času se krátce prodával v tuzexu, pro porevoluční mládež často představoval první pořádné auto na tuning, a dokonce nám kadett ročníku 1966 už pátým rokem stojí v redakční garáži. Kdykoliv s ním vyjedeme do Německa, vytvoří se okolo něho hlouček zvědavců. Ti se ale na Benešovsku počátkem letošního léta shlucovali i okolo jeho podstatně mladšího sourozence. Opel Kadett Edition roku výroby 1992 a už modelového ročníku 1993 je totiž zajímavý karoserií kabriolet. Tě se německý kompak dočkal až počínaje sezonou 1987 a příliš dlouho si jí neužil. Modrý kompak si ale dodnes spokojeně užívá jeho majitel Petr Navrátil, který kvůli společné fotoprodukcí neváhal urazit dlouhou ranní štreku z Olomouce až na Benešovsko. Zážehová šestnáctistovka si i přes skromný výkon 55 kilowattů s lehkým autem pohrává. Temně modrý kadett měl při výrobě štěstí na volbu správné převodovky – pětistupňová manuální skřín se totiž se shodným motorem chová podstatně obratněji než automat. Maximální rychlost nechme stranou, tou se v kabrioletech stejně nikdy nejedí. Jenže udávané zrychlení 13,5 vs. 16,0 sekundy už dělá divy.

Přestože třeba favorit je mnohem mladší, tvary kadettu nám celkově připadají ze všech porovnávaných účast-



Mladí německí nadšenci sedávali svého času za stejnou palubní deskou jako bohatí českoslovenští zelináři v Daewoo Racer za šílených 189 900 Kčs

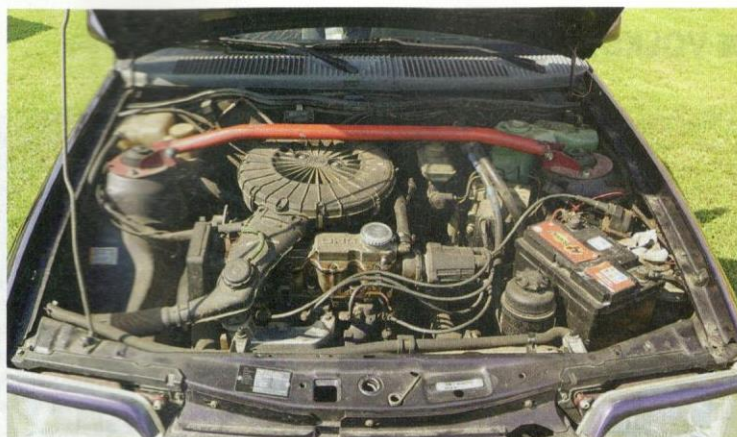
níků nejmodernější. Vejcovitě zaoblená karoserie vítěze evropského titulu Auto roku 1985 je notoricky známá, u nás jsme ji nejčastěji vidali s licenčními štítky Daewoo Racer, mnohem později vznikl v Koreji jako Chevrolet Nexia, v Rumunsku se zase vyráběl pod označením Cielo. V Americe zase poslední kadett znali jako Pontiac Le Mans.

Kadett nás potěšil nejen příjemnou a klidnou jízdou, ale rovněž třeba pohodlnými a měkkými předními sedadly



Vtipný detail představuje identický zmenšený modýlek na palubce – a i ten vznikl v limitované edici

s prodlouženými sedáky nebo na svoji dobu propracovaným interiérem se zajímavou architekturou palubní desky. Ta je podobně jako u soudobých BMW orientována směrem k řidiči a spolujezdkyni vytváří před nohama více místa pro kolena. Prostor je vůbec silnou stránkou Opelova lidového kabrioletu – máme však na mysli pouze podélný a samozřejmě jen v žánru kabrioletů. Zadní pasažéři však musejí počítat s tím, že se k sobě budou celou



Atmosférická šestnáctistovka působí v motorovém prostoru jako mnohem objemnější pohonná jednotka

TECHNICKÉ ÚDAJE

Opel Kadett Cabriolet

Zážehový čtyřválec, uložený vpředu napříč
 • Vrtání x zdvih 79,0 x 81,5 mm • Objem 1587 cm³ • Výkon 55 kW při 5200/min • Točivý moment 125 N.m při 3200/min • Kompresní poměr 9,2:1 • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 167 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h 13,5 s

Cena v roce 1993

26 870 DM



Z německých vozů nabízí otevřený kadett nejlepší vstupní otvor do zavazadelníku. Na rozdíl od golfu zde zvítězila praktičnost nad torzní tuhostí.

Vzhled kabrioletu, který vznikl ve spolupráci s Bertone, je velmi atraktivní, s vyváženými rozměry. Je to dáno již skutečností, že byl vytvořen na základě prodlouženého modelu se stupňovitou zadí.

Svět motorů, 1986



Zvenčí vypadá kadett zakrytý plátnem opravdu dobře, z boku připomíná sportovní kupé. Není divu, že se vyráběl i v dvoulitrové specifikaci GSí.



Pohled směrem dozadu při natažené střeše není nijak estetický. Jenže tohle auto je stejně předurčeno k cestování s plátnem dole.

Jednoduchá zadní boční výplň nabízí jen to nejn nutnější: madlo, klíčku stahování okna, popelník a pořádný reproduktor



cestu intimně tisknout. Proto je potřeba předem zvolit, koho k sobě dozadu posadit. Cílovou skupinu vozu jasně předurčují rozměrné reproduktory v zadních rozích kokpitu – tímhle autem jezdí mladé páry k vodě.

Přestavba karoserie od věhlasného studia Bertone stejně jako u ostatních německých kabrioletů ze stejné éry nijak originální není. Uprostřed vozidla je nainstalován bezpečnostní ochranný oblouk, na který si neradi zvykali rov-

Nebýt obehnané kritiky německého bezpečnostního oblouku, zřejmě by elegantní kadett nasbíral ještě více bodů za povedený design



něž zájemci o otevřené fordy či volkswageny. V tomto tehdy vynikalo BMW řady 3, po všech stránkách krásné, ale k máni za minimálně dvojnásobné peníze. A také s podstatně složitější technikou. Na opelu naopak oceňujeme jednoduchost. Střeška se natahuje ručně, stejným mechanismem se ovládají i veškerá boční okna. Vybava není nikterak přehnaná a uvnitř najdeme jen to, co je potřeba. A co na pohled dobře vypadá!



O tradiční kruhové světlomety přišel golf spolu s druhou generací v sezoně 1992, první pokolení skončilo o rok později. Dnešní přehnaně rozšířený tvar reflektorů už žádným matematickým termínem označit nelze...



Golf je i v provedení kabriolet věrný své tradici – tohle auto zvenčí žádné emoce nezbudí a možná si ho na silnici ani nevšimnete...

■ Také golf známe z tuzemských silnic odpradáva. Jako jediný západní kompakť se totiž v Československu prodával ve všech sedmi generacích, první dvě výhradně přes tuzex. Kabriolet však u nás debutoval až ve třetím pokolení počínaje rokem 1993. Do té doby jsme jej znali leda tak ze zahraničních filmů, první generace otevřeného golfu si zahrála třeba v roce 1982 ve francouzské komedii Četník a četnice. Tehdy šlo o lehce zánovný model, naopak o deset let později už za konkurencí silně zastarával. Právě z období konce produkce pochází tmavě modrý kabriolet na našich snímcích. Do České republiky dorazil z Německa letos v dubnu a právě tento model stál za nápadem na velký srovnávací test. Když jsme vozidlo poprvé spatřili na vlastní

DUŠE JAKO KAVIÁR

Fortelný kabriolet s logem VW využívá v našem srovnání jeden z nejobemnějších motorů, jako jediný navíc sází na automatickou převodovku. Stačí to na obhajobu nejstarší konstrukce?

oči, nemohli jsme je z něho odtrhnout. Designérům automobilky musíme vyseknout poklonu za to, že dokázali téměř dvě desetiletí starý interiér oživit natolik, aby ještě v roce 2020 okouzloval veřejnost. Vnitřek vypadá prostě a jednoduše, ale zároveň z něj vyzraňuje

mysl pro detail. Přitom stačilo málo – převléct spodek kabiny do bílého odstínu, sedadla opatřit módním kostkovaným potahem a nahradit původní věvec volantu moderním čtyřramenným.

Golf je sice vývojově nejstarším účastníkem našeho testu, přesto se jako

jediný může pochlubit automatickou převodovkou. Ta využívá pouhou trojici rychlostních stupňů a překvapuje nás precizností její práce. Žádné škuškání ani jiné provozní nepříjemnosti, takhle nefungují ani mnohé podstatně modernější mercedesy. Navíc se



Ať si všichni remcají, jak chtějí, ale v tomhle interiéru jsme se prostě stejně cítili úplně nejlépe!



Vysvětlení kraťoučké vika zavazadelníku vidíme zde – v podélném rozměru natažené střechy. Velikost kabrioletu totiž tvůrci proti standardnímu golfu nikterak neměnili.



Bílá výplň stropu dotváří uvnitř uzavřeného vozu klubovou atmosféru





Litá kola mají tehdy nadstandardní průměr ráfku 14 palců, dnešní golf už s menšími než 15palcovými disky mít nemůžete. A současná octavia dokonce standardně začíná až na 16 palcích.



Vzhledem ke kratičké kapotě dnes překvapuje instalace objemné zážehové osmnáctistovky. Je jí však opatřena většina vozů, zbytek si vozi skromnou šestnáctistovku.

Takhle maličký průlez do kufru symbolizuje posláni otevřeného golfa – tohle auto je určené výhradně pouze pro radost bez kompromisů!



kompakt ze severoněmeckého Wolfsburgu honosí druhým neobjemnějším motorem. Současný majitel dorazil na společné setkání pár dní po dlouhém výletu do Rakouska, kde si dokonale prověřil spolehlivost kultovní pohonné jednotky.

O rozsáhlosti výbavy golfa svědčí nejen vizuální doplňky jako metalický lak či litá kola, ale také elektrické ovládání střechy, originální rádio Beta, sportovní sedačky nebo trojice přidavných provozních kruhových ukazatelů tlaku a teploty na středovém panelu. Za jízdy nám rozhodně nepřipadá, že řídíme auto, které už před třemi desetiletími přesluhovalo. Když si od-

Dějiny daly tomuhle modelu za pravdu. Fanatičtí milovníci brouku se v roce 1979 za žádnou cenu nechtěli se svým oblíbeným kabrioletem rozloučit a dobrovolně předsednout do moderního golfa – nevěděli, co je čeká. Dnes však platí za oblíbený youngtimer.

Auto Tip Klassik, 2012

myslíme klasický přístrojový štít nebo kazetový přehrávač, působí na silnici stále aktuálně.

Nejklasičtější německý kabriolet dosáhl proti ostatním soupeřům v našem srovnání největšího tržního úspěchu. Zatímco například MTX Roadster vznikl v počtu dvou set kusů, otevřených golfů se za čtrnáct let produkce prodalo čtyři sta tisíc. Není divu. Tohle auto sice vnějšími tvary nikoho neohromí, ale za volantem se s ním okamžitě ocitnete na společné vlně. Pod dnešku to můžeme směle potvrdit, s tímhle autem prostě člověk dokonale sroste. Nic mu v něm totiž nechybí a všechno skvěle funguje.

Jenže možná i proto je mezi lidmi natolik okoukaný a „profláknutý“, že se spousta individualistů raději porozhlédne někde jinde...

TECHNICKÉ ÚDAJE

Volkswagen Golf Cabriolet

Zážehový čtyřválec, uložený vpředu napříč
 • Vrtání x zdvih 81,0 x 86,4 mm • Objem 1781 cm³ • Kompresní poměr 10,0:1 • Výkon 72 kW při 5400/min • Točivý moment 142 N.m při 3000/min • Pohon předních kol • Převodovka třístupňová samočinná s hydrodynamickým měničem • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 166 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h 14,5 s

Cena v roce 1990

31 770 DM

Pod nenápadnou a zastaralou karoserií se skrývá interiér jako z německého módního magazínu





KAŽDÝ PŘÍBĚH JEDNOU SKONČÍ

Kompaktní kabriolety zažily největší boom na přelomu 80. a 90. let minulého století. Dnes už v celoevropské nabídce najdete pouze jeden jediný! Stejně jako populární kupé byly totiž nuceny uvolnit tržní prostor různorodým módním nesmyslům: ať už nabubřelým SUV nebo právě tak zbytečným crossoverům.

■ Před čtvrtstoletím vypadal segment kompaktních modelů zcela jinak než dnes. Hatchbacky (tří- a pětidveřové) hrály úlohu cenového základu, kombi představovala rodinné pracanty užitkového vzhledu a pro reprezentaci sloužily sedany. Na nejvyšším stupínku nabídky stála u některých značek kupé a ještě výše kabriolety. Kromě námi testovaných modelů se později objevil třeba Peugeot 306, mezi malými vozy zaperlil otevřený Peugeot 205 nebo Fiat Punto.

Spolu s příchodem Mercedesu SL generace R230 koncem léta 2001 se objevil trend skládacích plechových střech, klasické plátno tak ustoupilo do pozadí. Jako první mezi lidovými modely podlehl módě kupé-kabrioletů Peugeot 206 CC. A po něm brzy následovaly další vozy: větší typ 307 CC, Opel Astra TwinTop, Ford Focus CC, Volkswagen Eos nebo Renault Mégane CC. Nově však odložilo střechu také Mitsubishi Colt CZC, Opel Tigra TwinTop nebo Nissan Micra C+C. Jediným výrobcem, který nikdy nepodlehл plechové módě z přelomu milénia, se stalo Audi. Kompakt A3, roadster TT ani kabriolety A4 a A5 dodnes nepoznaly jiný než plátěný vršek. Trend CC však skončil stejně

rychle, jako kdysi začal. Dnes už je mu věrný v podstatě jen zakladatel Mercedes SL a jeho menší sourozenec SLC. Jenže kabrioletů spolu s dosavadní módou současně ubylo. Může za to také úbytek třídveřových karoserií, od nichž motoristé začali

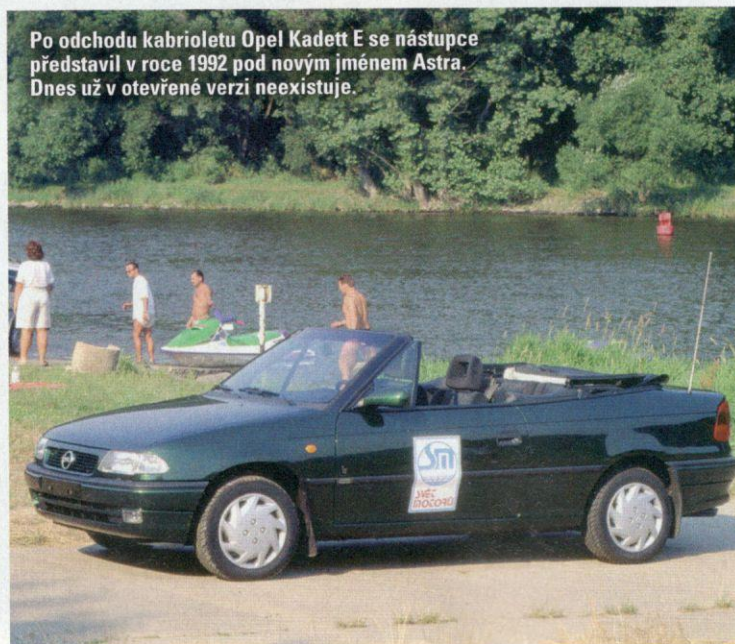
dávat ruce pryč a na nichž většina otevřených modelů vznikala.

V nedávné době tak zazářil pouze Opel Cascada, kombinující podvozkovou a pohonnou techniku kompaktní astry a velké insignie. Ostatní modely v tichosti odešly v zapomnění a přene-

chaly místo na trhu roadsterům v čele s legendárním Mazdou MX-5. Na základě její čtvrté generace vzniklo mimočodem i velmi povedené italské retro Fiat 124 Spider, které však zákazníci okouzlovalo pouhé tři roky. Vínou emisních norem přišlo o přeplňovanou čtrnáctistovku a jiný motor už automobilka tomuto okrajovému modelu nedopřála.

Je smutné, že s výjimkou drahých modelů prémiových německých, japonských či britských značek, maličkého Fiatu 500 a Smartu Fortwo už dnes existuje pouze jediný „normální“ kabriolet kompaktní velikosti a odpovídající ceny. Volkswagen Golf VI skončil bez stejnojmenného nástupce, to samé bohužel platí i pro retro model Beetle. Jejich společný aktuální následník T-Roc však na rozdíl od původního poslání kabrioletů nemá původ v běžném městském voze, ale v moderním crossoveru. Není v tom první (a věříme, že ani poslední) – jako průkopník se o proměnu SUV v otevřené auto pokusila druhá generace Nissanu Murano, následovaná Range Roverem Evoque. Jak vidno, budoucnost kabrioletů je hodně nejistá. Buďme tak rádi, že je na trhu klasických modelů stále z čeho vybírat!

Lukáš Prejzek



Po odchodu kabrioletu Opel Kadett E se nástupce představil v roce 1992 pod novým jménem Astra. Dnes už v otevřené verzi neexistuje.