

KLASSIK

SPECIÁL • Magazín o veteránech a youngtimerech

EXOTI



Iso Rivolta Fidia

D-LT

De Tomaso Deauville

S-EL 490

F-D 3423

Rolls-Royce Silver Shadow I

999 KUM

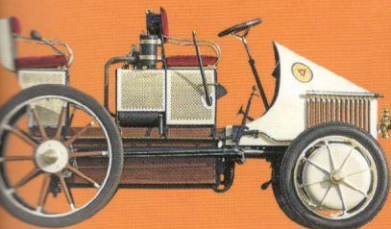
Monica 560

Z NEJVYŠŠÍ SPOLEČNOSTI

Papalášská Tatra 603
Dvojice neznámých nástupců



Aurion & Klement + Škoda
11 let pod proudem



Malá, praktická, okouzlující

RODINNÁ AUTA 50. LET



Cadillac 314 Sedan
Americká noblesa V8

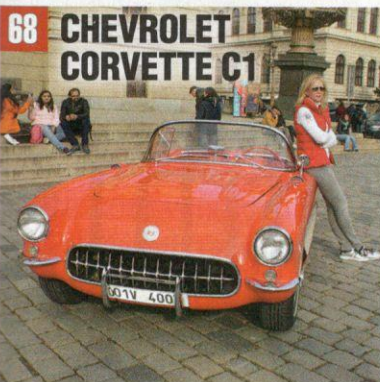


06 >

9 771210 108022

Auta a technika

- 4 Sametové vozy**
Pokračování rozsáhlého přehledu toho, co jste si mohli před třiceti lety pořídit v Československu. Tentokrát nechybí Daewoo Racer, Lada Samara, Peugeot 205, Toyota Corolla ani VAZ 2107.
- 26 Cadillac 314 Sedan**
Noblesní Američan z roku 1926 s vidlicovým osmiválcem obnovily zlaté české ručičky.
- 40 Luxusní sedany**
V druhé polovině minulého století si šťastlivci ze Západu mohli pořídit hned několik drahých automobilů s dvěma páry dveří. My jsme proti sobě postavili De Tomaso Deauville, Iso Rivolta Fidia, Mercedes-Benz 450 SEL 6.9, Monicu 560 a Rolls-Royce Silver Shadow I.
- 64 Tatra 603A a 603X**
Mezi modely 603 a T613 existovaly hned dva odlišné vývojové typy. Ani jeden z nich se však sériové výroby nedočkal.
- 68 Chevrolet Corvette C1**
Corvette je snad jediným sportovním autem z USA, které si vydobýlo respekt mezi evropskou konkurencí. První generace s novou karoserií navíc patří mezi nejkrásnější auta historie.
- 74 Opel Kadett vs. Moskvíč 401**
Srovnání dvou světů – západního s východním – kupodivu přináší spoustu podobností.
- 84 Motory s úzkým rozevřením řad válců**
Kompaktní konstrukce dovoluje zástavbu velkých motorů i do modelů s příčným uložením.
- 86 Hudson Essex**
Další z reprezentantů detroitské automobilové školy, která prožila bouřlivý rozvoj a neméně dynamický úpadek.
- 90 Malá rodinná auta**
Následující srovnání proti sobě postaví Austin Mini Cooper, BMW 600, Lloyd Alexander TS, NSU/Fiat 600, NSU Prinz III a Trabant P50/1.
- 112 Renault 5 vs. Clio**
Odcházející legenda se utká s výrazně modernějším nástupcem, který se letos ukázal již v páté generaci.



4 SAMETOVÉ VOZY

- 118 Volvo 780**
Kupé postavené ze švédské oceli, ale zabalené do atraktivního italského obleku.
- 124 Volkswagen Golf GTI 16S Oettinger**
První šestnáctiventilový motor v golfu neměl na svědomí Volkswagen, ale úpravce Oettinger.

Téma

- 32 Malcolm Campbell**
Několikanásobný rekordman na souši i na vodě patřil k průkopníkům v překonávání rychlostních limitů.
- 36 Hybridy a elektromobily L&K/Škoda**
Mladoboleslavská automobilka aktuálně představila hned dva elektrifikované modely, s proudem má ovšem již velmi dlouhou historii.
- 60 Jiří Baum & Tatry 12, 54, 72**
Pátý díl seriálu o výpravách Českoslováků představí dvojici dobrodruhů, kteří na své cesty vyrazili v tatrovkách ještě před Hanzelkou a Zikmundem.
- 72 America's Car Museum**
V Tacomě můžete narazit na expozici tří stovek automobilů rozkládající se na ploše více než 15 000 m².
- 114 Jaroslav Frei**
Někdejší šéf Jawy patří mezi málo známé hrdiny, kteří se nesklonili pod nacistickou nadvládou.
- 116 Lexus**
Japonská konkurence zavedeným ame-

- rickým a německým luxusním značkám letos oslavila třicáté narozeniny.
- 122 Fiat**
Italská ikona se narodila před 120 lety. Výročí si připomněli i tuzemští fanoušci, v pražské Troji jí vzdali hold výstavou 280 historických aut.
- 126 Rádce při koupi**
Fiat Barchetta patří mezi nejdostupnější roadstery na trhu. Sice nemá pohon zadních kol jako Mazda MX-5, pobaví ovšem také umí.
- 128 Knihožnička**
V aktuálním přehledu literatury najdete například knihu Tatra kolem světa 1987–1990, ale i další tipy na dárky pro každou příležitost.
- 129 Zajímavosti**
Krátké zprávy ze světa historických vozidel.
- 130 Kalendář akcí**
Zimní sezona je na různé události velmi skoupá, přesto se pár veteránských akcí přece jen koná.



74 OPEL KADETT VS. MOSKVIČ 401



EDITORIAL

Vážení čtenáři,

konec roku mi dovoluje krátkou bilanci. I letos jsme pokračovali s vyšší periodicitou, kdy jsme v roce 2018 díky vašemu zájmu z Klassiku udělali namísto čtvrtletníku dvouměsíčník. Teď už to mohu prozradit, neměl jsem sebemenších obav z možné ztráty prodaného nákladu, veterány a youngtimery totiž v dnešní době táhnou.

Statistika prodeje našeho časopisu je toho jasným důkazem. Za celou redakci vám tedy musím poděkovat, moc nás těší, že vás čtení pořád tolik baví. Děkujeme!

Pro poslední číslo tohoto roku jsme připravili hned několik velkých témat. Předně jde o druhý díl a konečné pořadí automobilů na československém trhu v listopadu 1989. Schválně, tipnete si celkové vítěze? Troufám si říci že ne... Dalším obsáhlým materiálem je pět luxusních sedanů ze sedmdesátých let, kdy jsme proti sobě postavili hned pět modelů. A třetím velkým tahákem je megasrovnání nezapomenutelných prcků, kteří tehdy sloužili jako plnohodnotná rodinná auta. Ochuzeni samozřejmě nebudete ani o spoustu dalších neméně zajímavých článků. Pevně věřím, že díky mimořádné rozmanitosti si každý najde ten „svůj“.

Za celou redakci vám tedy přeji ničím nerušené čtení a v roce 2020 se těšíme opět šestkrát na viděnou!

Petr Benzl

Auta v tomto čísle

Austin Mini Cooper	90	Chevrolet Corvette	68	NSU/Fiat 600	90	Tatra 603A a 603X	64
BMW 600	90	Iso Rivolta Fidia	40	NSU Prinz	90	Toyota Corolla	4
Cadillac 314	26	Lada Samara	4	Opel Kadett	74	Trabant P50/1	90
Daewoo Racer	4	Lloyd Alexander TS	90	Peugeot 205	4	VAZ 2107	4
De Tomaso Deauville	40	Mercedes-Benz 450 SEL	40	Renault 5	112	Volkswagen Golf	124
Fiat Barchetta	126	Monica 560	40	Renault Clio	112	Volvo 780	118
Hudson Essex	86	Moskvíč 401	74	Rolls-Royce Silver Shadow 40			



TUZEXOVÉ SNY VČERA A DNES

MALÝ FRANCOUZ NA VELKÉM VÝCHODĚ

V NOVÉM BOURÁKU KAPITALISMU VSTRČÍ

SKODA FAVORIT 136 L

FIAT TIPO

MOSKVIČ ALEKO

RENAULT 19

FIAT UNO D

PEUGEOT 309 GLD

OLTCIT CLUB

Právě před třiceti lety vypukla v Československu sametová revoluce. Všichni se těšili, že se budou mít konečně jako v ráji. A do něho bylo třeba vjet novým autem – a ne ledasjakým! V exkluzivním obřím srovnávacím testu, rozděleném do dvou vydání, prozkoumáme všechny „lepší“ rodinné modely našeho tehdejšího trhu.

TUZEKOVÉ SNY VCERA A DNES

SKODA 136 GL

SKODA FAVORIT 135 L

Všichni našli automobilové nabídky v listopadu 1989: nejmenší a nejvýkonnější šlovedky, prostorný ruský kosák, malý rumanoský podvrt, dva západní vůzů a pět nejmodernějších evropských kompaktní

Jestliže se dohodnete, že koncem roku 1989 se na našem trhu mají jen výše uvedené vozy, dostaneme se k tomu, jak se bude chovat Skoda Favorit 136 L, a k jejímu příslušnému motoru. Provozovatelé nabízejí záruku 3 roky nebo 100 000 km, což je vzhledem k tomu, že se jedná o nové vozy, velmi dobrou zárukou. Nové oficiální údaje o spotřebě paliva i u motorů byly dříve zveřejněny.

Katami na trhu potěší zejména atrakční Fiat Tempra a česká Daewoo Racer. Ale o nich později.

Pro přehlednost 30. výročí listopadových událostí roku 1989 jsme připravili speciální kompilaci v podobě časopisu. Vychází jako součást našeho měsíčníku. Pokud jste si jeho číslo již neprohlédli, můžete si ho objednat u nás. Cena 10 Kč. Objednávky posílejte na adresu: Auto Tip, P.O. Box 100, 100 00 Praha 10.

Právě před třiceti lety vypukla v Československu sametová revoluce. Všichni se těšili, že se budou mít konečně jako v ráji. A do něho bylo třeba vjet novým autem – a ne ledasjakým! V exkluzivním obřím srovnávacím testu, rozděleném do dvou vydání, prozkoumáme všechny „lepší“ rodinné modely našeho tehdejšího trhu.

Nároky tuzemských motoristů se začaly koncem osmdesátých let stupňovat, což dokazují elegantní a rozměrné karoserie dobových modelů. Designový směr však stále nebyl sjednocený – zatímco v tehdejším Sovětském svazu ještě zůstávaly v módě přísné hrany, okolní svět nacházel značné zalíbení v oblínách.

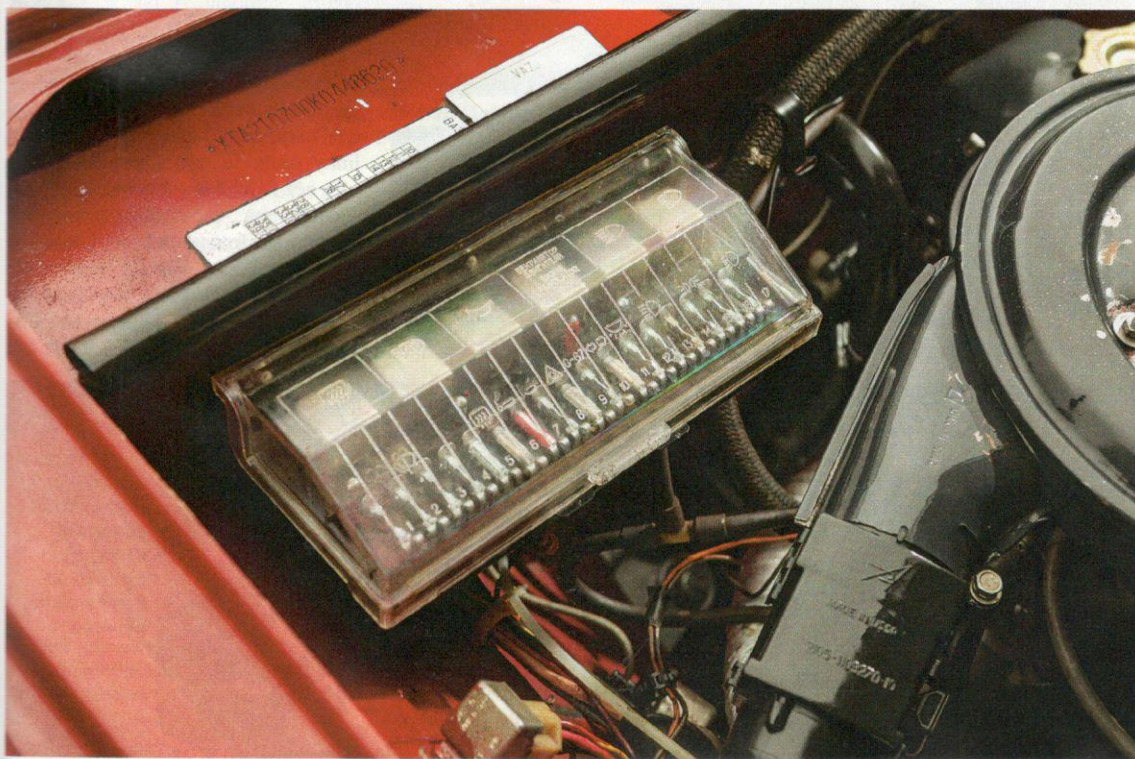
DOKONČENÍ MATERIÁLU Z MINULÉHO VYDÁNÍ

Peugeot 205 byl natolik zajímavé a jízdně schopné auto, že na něj náš kontinent asi nikdy nezapomene. Téměř od počátku kariéry býval přítom oficiálně k máni i v socialistickém Československu. Sice šlo o malé auto určené především do města, ale v našich podmínkách i takové modely dlouho plnily roli rodinných vozidel. Totéž se týkalo i sovětské Lady Sama-

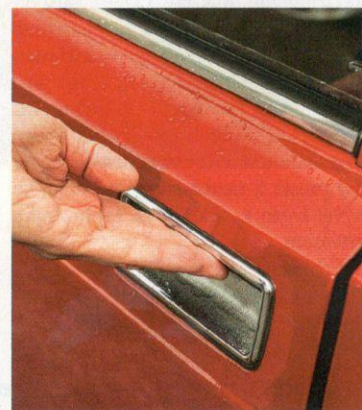
ra, která se k prvním zákazníkům dostala až na samém sklonku minulého politického režimu.

Mnohem dostupnější volbou se stal její sourozenec, klasický, přesto luxusní sedan VAZ 2107. Ani ten však neměl v roce 1989 na různých ustláno. Tuzex totiž začal prodávat Toyota Corolla a mototechna se vytasila s první jihokorejskou zbraní na tuzemské zákazníky: elegantním sedanem Daewoo Racer. Který z těchto modelů můžeme s třicetiletým časovým odstupem prohlásit na nejlepší? A dokážou překonat i špičkové evropské konkurenty z minulého čísla? Vítejte u vyvrcholení nepočtenějšího souboje klasických aut, který česká média pamatují!

V minulém čísle jsme důkladně prozkoumali všechny rodinné automobily z československého listopadového trhu roku 1989. Do výsledků gigantického srovnávacího testu nyní promluví jedno z tehdy nejžádanějších evropských malých aut a čtveřice pocházející z východního směru.



Pojistková skříň se neskrývá pod palubní deskou, ale v motorovém prostoru. Její bezpečnost a odolnost vůči povětrnostním vlivům zajišťuje průhledný plastový box.



Kliky dveří jsou podobně jako u současných audi zapuštěné do karoserie

TECHNICKÉ ÚDAJE

VAZ 2107

Zážehový čtyřválec 1452 cm³, uložený vpředu • Výkon 55,2 kW při 5600/min • Točivý moment 108 N.m při 3400/min • Kompresní poměr 8,5 : 1 • Pohon zadních kol • Převodovka čtyřstupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 150 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 17,1 s

Cena v roce 1989

84 700 Kčs



tivaly za absolutní vrchol toho, co si zdejší motorista mohl dovolit. Auto se skvěle ovládá a řízení i řazení funguje na jedničku. Ačkoliv favorit působil na silnici podstatně moderněji, stejně bychom asi tu příplatkovou stokorunu z kapsy vytáhli, protože lada nás prostě mnohem více baví. V běžném provozu se navíc vrcholný žigulík chová k posádce tiše a na tehdejších dálnicích byl prostě k neutahání. Není divu, že býval často k vidění i se zapřaženým přívěsem.

Poslední lada s pohonem zadních kol však měla osud podobný jako škodovky řady 742/743. Přestože jejich výrobci neustále vymýšleli další ver-



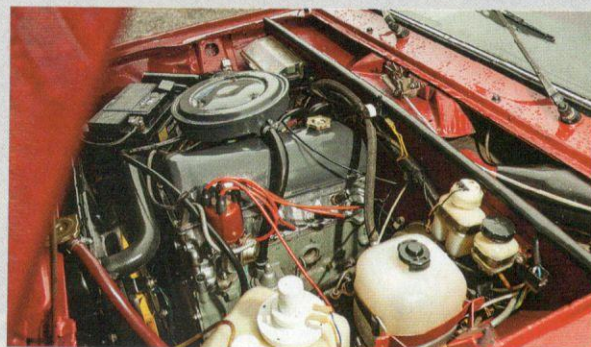
ze, morálně zastaralé sedany prakticky celá 80. léta jen čekaly na nahrazení moderním hatchbackem s poháněnou přední nápravou. A tak se v ČSSR i SSSR nějaký čas souběžně vyráběla výběhová stará i pokroková nová modelová řada. Jenže zatímco Škoda 136 GL stačila konkurovat favoritů pouze dva roky, žigulíky opouštěly výrobní linky spolu se samarou i po dalších více než dvou desetiletích...

Majitelem zachovalého vínového sedanu na fotografiích je David ze středních Čech. „Žigulík jsem chtěl vždycky, sháněl jsem ho tři roky. Dokonce jsem pro jeden vyrazil s přívěsem až do Českého Těšína. Jenže byl

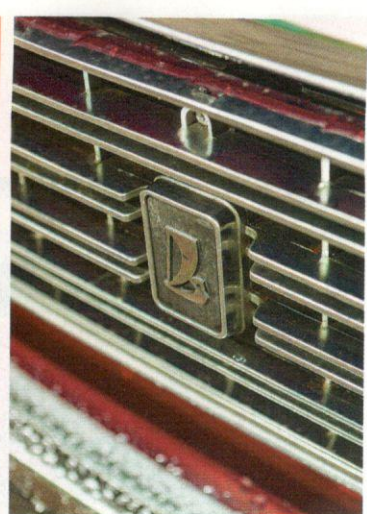
Čím se nový motor lišil od dosavadních?

■ Čtyřválec OHC zdvihového objemu 1452 cm³ s řetězovým rozvodem vačkové hřídele platil za vůbec nejpovednější motor žigulíků, proti původní verzi v modelu VAZ 2103 se však nyní sovětská technici soustředili především na hospodárnější provoz. Spotřeba drahocenného benzínu totiž bývala jeho největším nedostatkem. Hlavním přínosem se tak stalo osazení moderním karburátorem s podtlakovou regulací předstihu zážehu zapalování a vypínáním přívodu paliva při brzdění

motorem. K ekonomice přispěl rovněž elektrický větrák chlazení. Dílo završilo rovněž kratší odstupňování převodovky. Tyto pozitivní změny dokázaly srazit spotřebu paliva patnáctistovky v luxusním modelu VAZ 2107 na úroveň levnějšího typu VAZ 2105, osazeného motorem o dvě deci menším. V roce 1994 vypukla pod kapotou žigulíků další revoluce – tehdy se konečně dočkaly jednobodového vstřikování benzínu. Tehdy už ale mimo trhy Ruské federace hrály v Evropě jen okrajovou roli.



Podobně jako u soudobých fiatů či BMW se motorová kapota žigulíků odklápí směrem kupředu



Na všech sedadlech našli cestující dostatek místa, přední místa poskytují integrované hlavové opěrky, zadní lavice pro změnu skrývá sklopnou loketní opěrku

Dílnskou práci s motorem usnadňovala vestavěná lampička s žárovkou, vybavená samostatným spínačem. Rozsvítila se po otevření kapoty.



Na rozdíl od současných sedanů se víko kufří vyklápí bez zadního čela, manipulace s nákladem tak byla obtížnější. Ale tím lépe pro tuhost karoserie.

shnilý jak brambory, a tak to byla zbytečná cesta," vysvětluje, jak už dnes není snadné objevit hezký youngtimer. „Auto jsem nakonec koupil od původního majitele v Kolíně. Byla to láska na první pohled a už ho mám pět let,“ uzavírá šťastný konec příběhu.



Dobové samolepky zespoda víka zavazadlového prostoru vozu opatřil původní majitel



VAZ 2107 patřil mezi nejelegantnější vozidla východního bloku, silueta karoserie přitahuje pozornost dodnes



Kompaktní modelová řada byla na trh uvedena pár let před pádem socialismu, kdy už lidi přestávaly ruské vozy zajímat, přesto zažila záviděníhodnou kariéru. Na zájem především domácích zákazníků si nestěžovala nejen v 90. letech, ale ani po celou následující dekádu a část současné.

Jako první na světě přinesl oficiální fotografii samary dodnes nejprodávanější československý motoristický týdeník! Jeho tehdejší redaktor Vlastislav Tůma vzpomíná: „V roce 1983 jsem získal pro Svět motorů fotografii revoluční Lady Samara – prvního auta z východního bloku s novou koncepcí. Zhruba rok před ostatními! Byl jsem na tiskovce Lady, mluvilo se tam o něčem jiném, a po ní mi někdo ukázal fotku chystaného nového modelu. Na chvílku mi ji půjčil do ruky a nečekal, že stihnu dosprintovat pár ulic do redakce nechat ji ofoťit. Jistě z toho měl obrovský průšvih, už jsem ho nikdy později neviděl.“ Viz titulní strana vpravo. Hranatý třídveřový model se v Československu začal oficiálně

CESTA NA JIHOZÁPAD

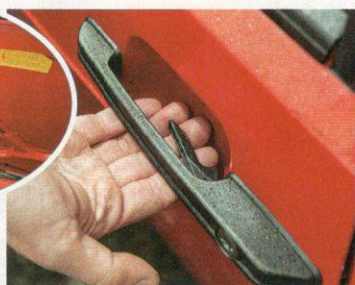


Tvar třídveřové karoserie připomíná klasickou simku řady 1307/1308, z níž vycházel krajan lady Moskvíč Aleko

Také kapota samary je vybavena montážní svítlnou



Zážehová patnáctistovka představovala objemový kompromis mezi kubaturami 1,3 a 1,6 litru. S hranatou ladou cvičí obstojně a spotřebou zůstává na zemi.



Kliky dveří jsou pevné, otevírání dveří zajišťuje skryté vnitřní táhlo



Výplně dveří působí honosně, zároveň však také velmi prakticky

prodávat v roce 1988, kdy na náš trh dodal podnik zahraničního obchodu Motokov celkem 200 kusů, zatím pouze v nepříliš oblíbené třídveřové verzi VAZ 2108. V téže době se na mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně veřejnosti představila i rodinná pětidveřová varianta VAZ 2109. Sedan VAZ 21099 se ukázal roku 1990.

Od počátku měl zákazník na výběr ze tří motorů 1,3, 1,5 a 1,6. Zajímavé je, že lidově zaměřená mototechna prodávala patnáctistovku a luxusněji pojatý tuzex pouze slabou třináctistovku. A ta se cenově nijak nepodoběla. Zatímco špičkový sedan VAZ 2107 s motorem 1,5 l o výkonu 55,2 kW v roce 1989 stál 39 550 bonů, základní třídveřová samara s jednotkou 1,3 l/48 kW vyšla na rovných 42 000 tuzexových korun. Proti žigulíku však nabízela pětistupňovou převodovku, moderní pohon předních kol a aktuální design vně i uvnitř. Sympaticky hranatá karoserie samary se nám líbí dodnes, oceňujeme velké prosklené plochy. Světlý vnitřek přináší jednoduchou architekturu, tenká palubní deska nabízí přehledně uspořádaná tlačítka i posuvné ovladače ventilace, jejich výdechy najdeme i uprostřed. Za volantem se sedí báječně, lada působí dojmem mnohem většího a robustnějšího vozu. Přístrojový štít sice postrádá otáčkoměr a pro blikače je nadále určena společná kontrolka, ale čitelnost i odstínění jsou špičkové.

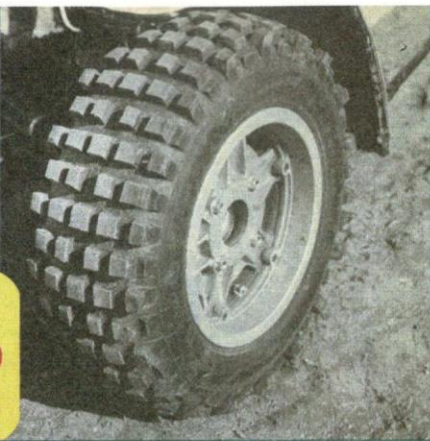
Máme štěstí, místo základní třináctistovky se nám podařilo získat silnější motor 1,5 l. A je to parádní svezení! Jednotka se ochotně vytáčí, nakrát-



25⁸³

Autokrosově mistrovství Evropy pokračuje v Nové Pace 3. července

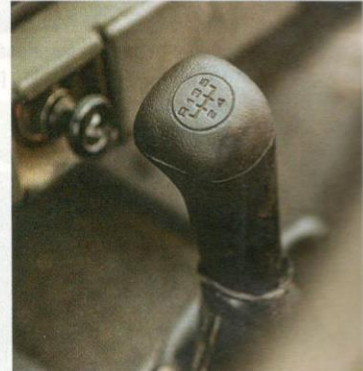
TIP PRO VÁS



„Souhrnem provozních i užitných vlastností a použitými řešeními představuje Lada Samara moderní osobní automobil druhé poloviny 80. let. Zároveň je však i důkazem dlouhé a náročné cesty, kterou ušel sovětský automobilový průmysl při vývoji i výrobě motorových vozidel.“

Svět motorů, 1988

FOTO: M. BAKEŠ A ARCHIV



Převodovka využívala šest rychlostních stupňů, páka je příjemně měkká

Rozhovor o budoucnosti automobilů VAZ

TECHNICKÉ ÚDAJE	
LADA SAMARA 1500 (VAZ 2108)	
Zážehový čtyřválec 1500 cm ³ , uložený vpředu • Výkon 55 kW při 5600/min • Točivý moment 106 N.m při 3600/min • Kompresní poměr 9,9 : 1 • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 155 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 16,0 s	
Cena v roce 1989	42 000 TK*

* Platí pro verzi s motorem nejmenšího zdvihového objemu 1,3 l



ko odstupňovaná převodovka přispívá ke svižné akceleraci. Překvapuje i v rámci žánru minimální hlučností v interiéru a slušné brzdy. Za dynamiku samara vděčí především malé hmotnosti. Přestože nás VAZ 2108 jízdně neklamal, spíše než rodiny ve své době potěšil individualisty – jenže těch za socialismu moc nebylo. Zadní místa jsou na rozdíl od předních vyložena nouzová. Pětidveřová varianta zkrátka na našem trhu citelně chyběla.

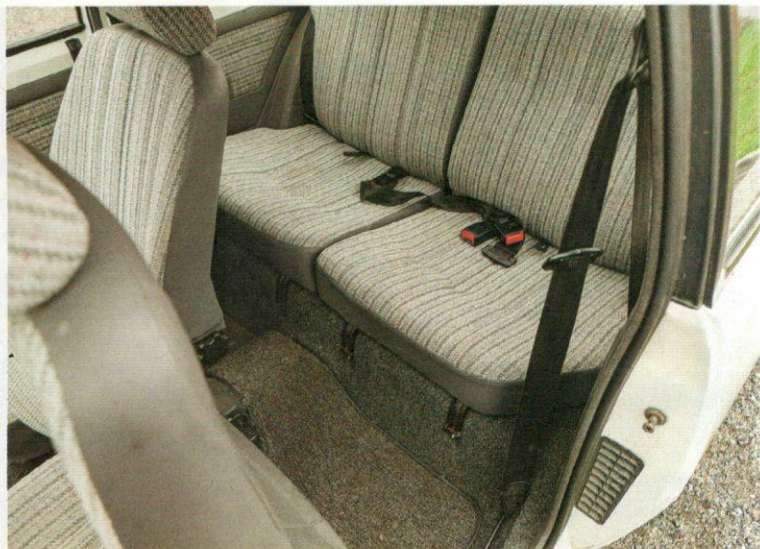
Přístrojový štít má jednoduché schéma, což vyvažuje dokonalá přehlednost

Architektonicky povedený interiér samary je vyroben z nekvalitních plastů. V prospektech však vypadal jakostně.





Sedačky nejmenšího peugeotu osmdesátkové éry jsou dodnes velice pohodlné, nabízejí měkké výplně. Čalounění bylo poctivé, přesto se už dnes může trhat.



Zadní cestující si příliš pohodlí neužili, do druhé řady se však pohodlně nastupovalo. Pásy naznačují, že i v případě třídvéřové karoserie jde o pětimístný model.



TECHNICKÉ ÚDAJE

PEUGEOT 205 XL

Zážehový čtyřválec 1124 cm³, uložený vpředu • Výkon 36 kW při 4800/min • Točivý moment 84 N.m při 2800/min • Kompresní poměr 9,7 : 1 • Pohon předních kol • Převodovka čtyřstupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 134 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 18,8 s

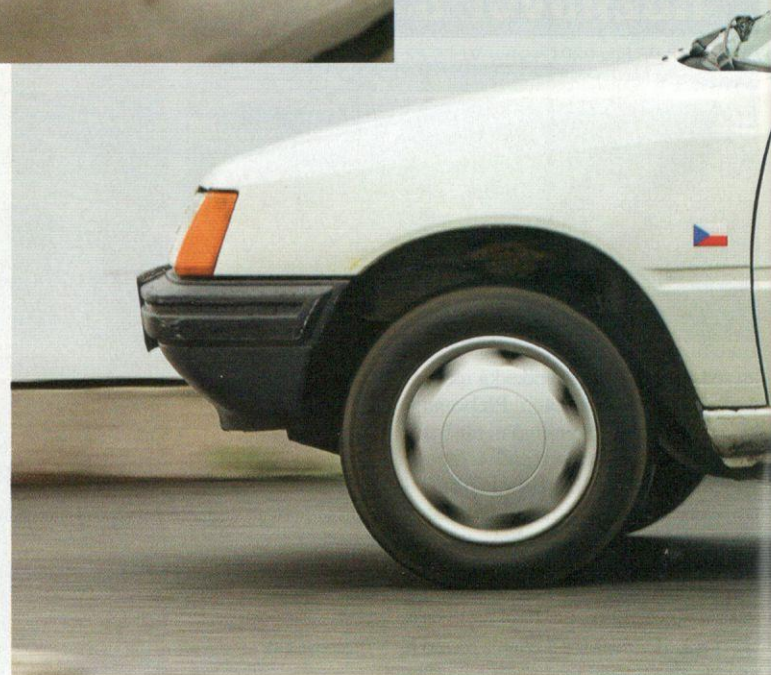
Cena v roce 1989

61 080 TK

Palubní deska měla ve své době atraktivní a vysoce módní tvary. Líbí se nám dodnes. Vpředu najdete až nebývale hodně místa.



Zavazadelník poskytuje slušný využitelný objem, ale zároveň odhaluje nevzhledné holé vystouplé plechy. Tenkrát běžná věc, dnes už by to ale byla ostuda.



NĚŽNÝ BARBAR

Japonské auto prodávané oficiálně v Československu – to byla vždy mimořádná událost. Kolik si jich vybavíte? Že vás napadne jen Honda Civic doktora Blažeje v legendární Nemocnici na kraji města? Pak přidejte ještě pár vozů Toyota. Když nepočítáme slavný sedan Corona z roku 1970, který si v Československu kdysi pořídili třeba herec Jiří Grossmann nebo historicky poslední prezident ČSSR Gustáv Husák, pak najdeme toyotu v našich dějinách minulého režimu jen jedinou: corollu šesté generace.

Atraktivně zaoblený kompaktní sedan se tuzemským novinářům oficiálně představil v březnu 1989 a rovnou zveřejnil prodejní cenu: čtyřdveřový vůz s motorem tehdy běžného zdvihového objemu 1,3 l stál závratných 77 200 bonů. Z toho vyplývá, že byl určen výhradně pro podnik zahraničního obchodu Tuzex. Krátce po zahájení prodeje modelu následovalo uvedení pětidveřového hatchbacku a také liftbacku. Všimli jste si, kolik vozů Toyota Corolla VI ještě dnes potkáme na našich silnicích? A kolik z nich stále hrdě vozi

původní registrační značky? Není divu – tohle auto bylo vždy natolik spolehlivé, že se ho lidé často nechtějí zbavit ani po třiceti letech provozu.

My si trůfáme tvrdit, že nejhezčí dobovou corollu vlastní pan Jiří Pospíšil. Z tuzexu si ji odvezl jako novou v roce 1991 a spokojeně mu slouží dodnes. Přitom nám prozrazuje, že na průvodce k vozu bylo napsáno datum výroby 15. 11. 1990. Takhle dlouho tedy český



Jen málo soudobých kompaktních modelů se může pochlubit tak líbivou karoserií jako corolla. O dvacet let později se však automobilka v designu jen plácala.



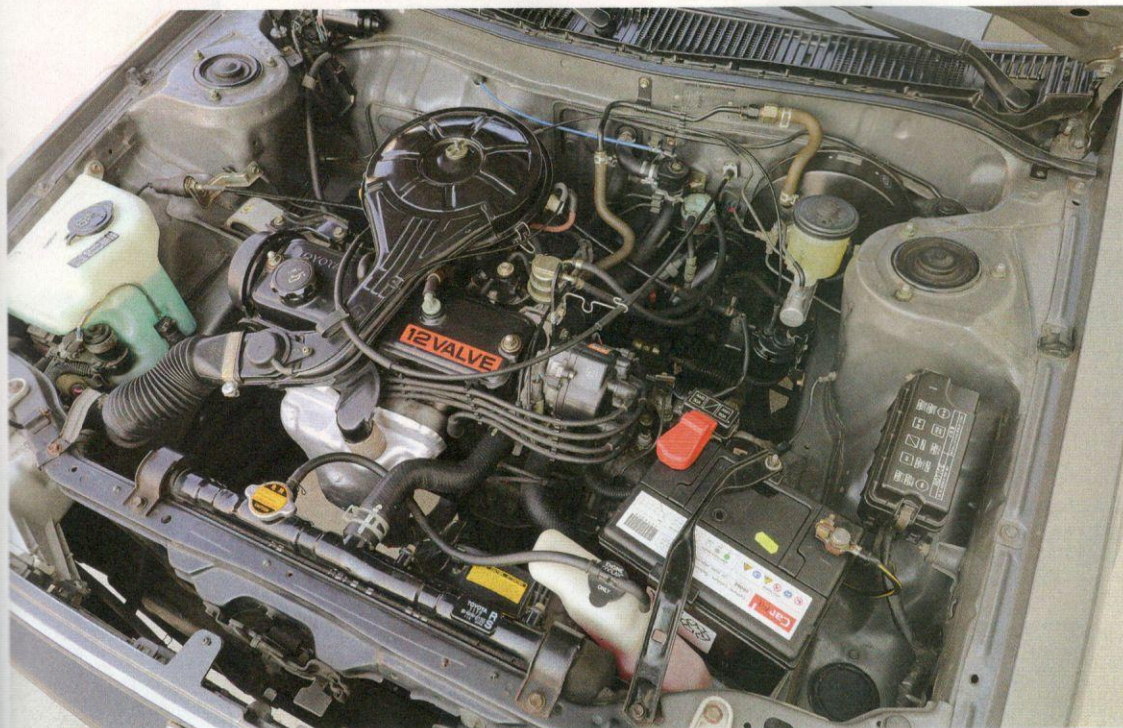
Elegantní palubní deska toyoty stále neztratila nic ze své elegance, sedadla kryjí kdysi populární výměnné látkové potahy

zákazník běžně čekal na dodání západního auta. A přesto mohl být rád!

Kdekoliv se dnes pan Pospíšil s corollou objeví, vzbudí značný rozruch. Naposledy se mu podařilo okouzlit i našeho fotografa Ondru Lillinga, který z auta celý den nemohl odtrhnout oči. „Doma mám ještě VAZ 2103. A ten je v lepším stavu,“ ohromuje nás majitel vtípnou poznámkou. „Corollu jsem pořídil už v době, kdy stála 96 635 bonů. Tuzex to přepočítal na 17 570 západoněmeckých marek,“ upřesňuje. Nádherně zachovalé auto má na sedadlech samozřejmě tehdy nezbytné potahy a na středové konzole rádio s pořadačem kazet – jde zkrátka

Vedle pětidveřového liftbacku mohli zákazníci tuzexu volit také hatchback nebo čtyřdveřový sedan





„Po řadě jednání mezi PZO Tuzex a různými japonskými firmami došlo k dohodě o dovozu automobilů Toyota Corolla 1300. Výběr této značky jistě není náhodný, možná k němu přispěly i dobré zkušenosti s automobily Toyota Corona 1500.“

Svět motorů, 1989

TECHNICKÉ ÚDAJE	
TOYOTA COROLLA 1.3 XL	
Zážehový čtyřválec 1296 cm ³ , uložený vpředu • Výkon 55 kW při 6200/min • Točivý moment 103 N.m při 4200/min • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 160 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,7 s	
Cena v roce 1989	77 200 TK

s tehdejší módou. V příplatkové výbavě najdeme jen šedou metalizu za 495 TK/90 DM. Motor využívá klasické karburátorové plnění, ale moderní bezdotykový rozdělovač. Katalyzátor nemá, přestože za hranicemi už byl

povinný. Za téměř tři desetiletí auto zdolalo necelých 80 000 km, podle zachovalosti bychom mu řekli sotva desetinu. Jezdí tiše, motor má krásný „japonský“ zvuk, pětistupňová převodovka má výborné odstupňování, podvozek sedí suverénně. A ten výhled! Vůz už poznal i Alpy, přesto

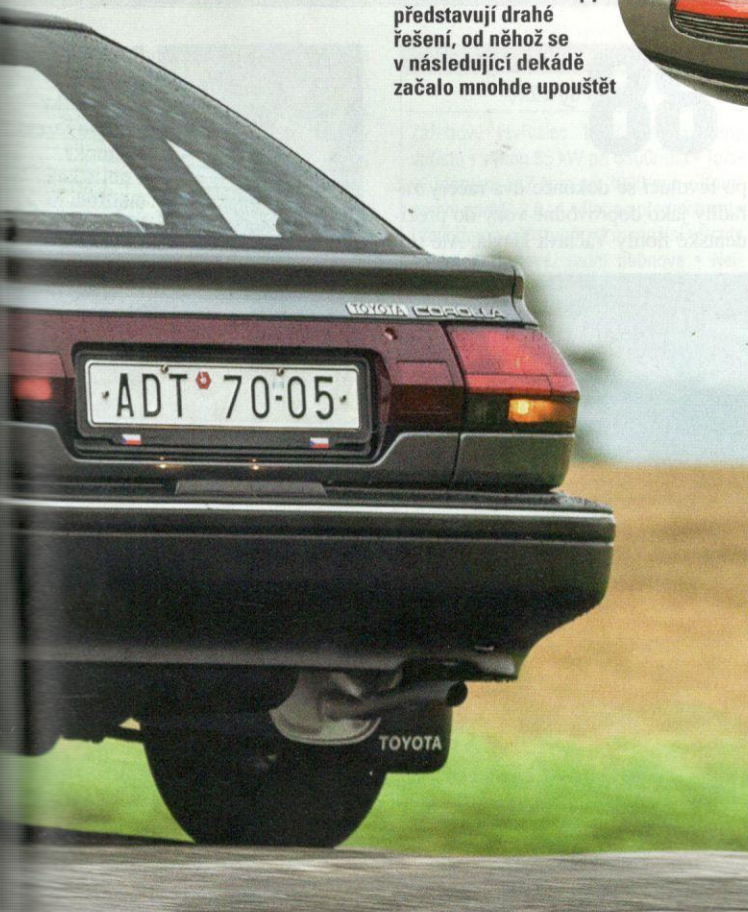
Dvoudílné zadní lampy představují drahé řešení, od něhož se v následující dekádě začalo mnohde upouštět

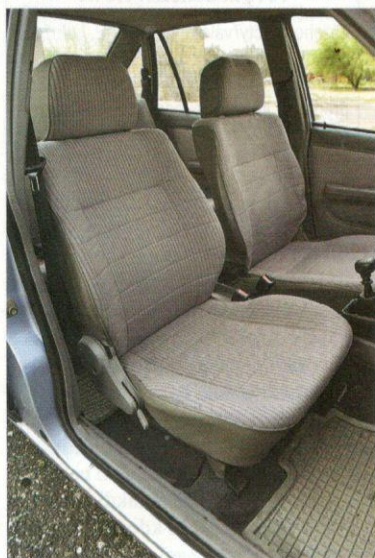


Dveřní výplně jsou vzorně čalouněné, dodnes se jejich architektura příliš nezměnila

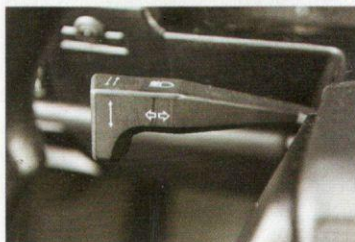


Zavazadlový prostor už poskytuje velkorysý přístup s možností odklopení čela až k nárazníku





Dvoubarevný interiér působil atraktivněji než šedý, automobilka jej kombinovala s pastelovými laky karoserie. Architektura vychází z kadettu.



Přepínače pod volantem využívají neobvyklý tvar, díky němuž se s nimi ale pohodlněji manipuluje

Sedačky poskytují příjemný komfort, na který tehdy českoslovenští zákazníci ještě nebyli úplně zvyklí



V Československu si lidé za socialismu aut nesmírně vážili a udržovali je v bezvadném stavu klidně celá desetiletí. Jedna výjimka se však našla – reprezentačně elegantní sedan Daewoo Racer se stal vozem jedné sezony. Na náš trh jihokorejská licenční verze Opelu Kadett E dorazila v dubnu 1989 a po roce už o ni přestal být zájem. Po otevření západních hranic už totiž lidé začínali vyhledávat spíše cenově dostupnější ojetiny vyhlášených značek. V případě raceru se Motokovu už v roce 1988 podařilo dojednat kontrakt na 3000 vozů, což představovalo odkup libyjských pohledávek vůči Československu jistou jihokorejskou bankou.

Přestože vychází německý originál Opel Kadett u nás zůstal nadále vyhrazen majitelům valutových kont, racer za velmi sebevědomých 189 900 korun se naopak prodával v lidové mototechně. Za tisícikorunový příplatek mohl být oděn do krásné bledě modré metalízy. Cena exotického vozu výrazně překonávala dva favority, navíc se jen za informací vedoucí k jeho sehnání běžně platívalo deset tisíc korun! Takže nakonec pořizovací náklady dosáhly rovných dvou set tisíc, za což se dal koupit krásný byt. Není divu, že Daewoo Racer platilo za něco

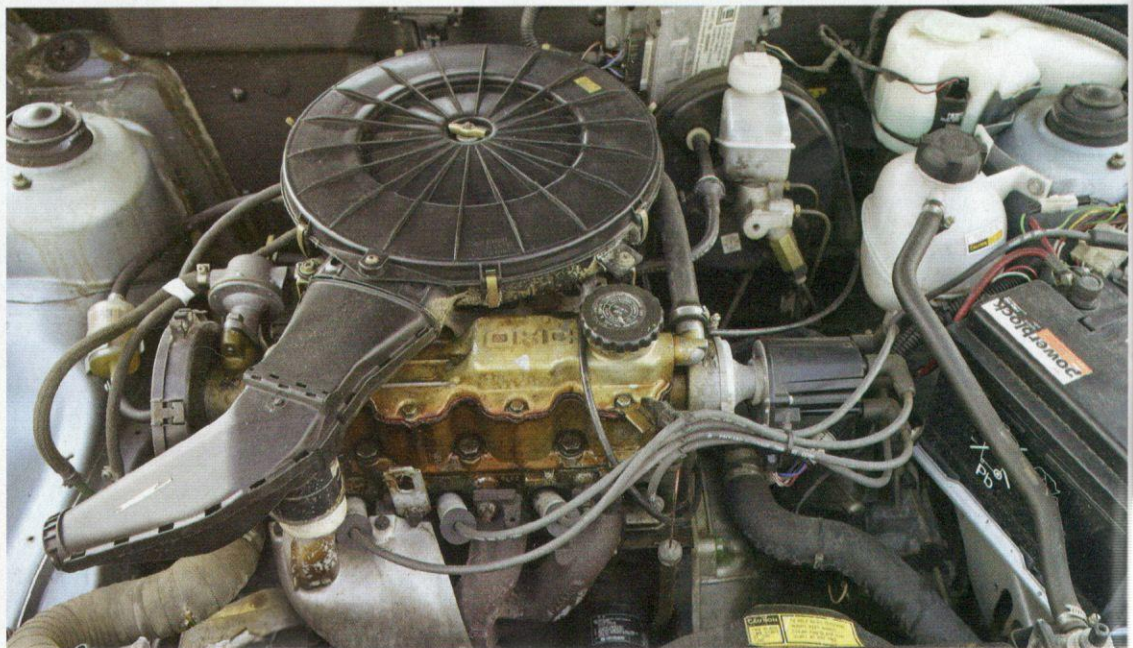
PŘÍBĚH '88

výjimečného, také se ihned po představení objevilo jako věrná papírová vystřihovánka v dětském ábíčku. Krátce

po revoluci se dokonce dva raceru zařadily jako doprovodné vozy do prezidentské flotily Václava Havla. Ale tím



Páka pětistupňové převodovky využívá řazení zpátečky s pojistkou, manžeta je koženková





u nás sláva modelu vyvrcholila, poté následoval pád a další dodávky racerů už nikoho nezajímaly. Daewoo se však po revoluci na český trh vrátilo a racer s ním. A spolu s verzí GSi a pozdější modernizací v podobě nexie si opět získal zájmy našel.

Když se dnes podíváme na tvary sedanů z první poloviny 80. let, jsou nám stále sympatické. Vůz působí lehce a vzdušně, což platí i pro vnitřek. Původ in opelu nepopírá, Korejci si pohráli jen s detaily. K dispozici byly dvě barevné verze interiéru: šedá a béžová. První se dodávala k metalickému laku, druhou vidíte na snímku. Racer byl jako jeden z prvních modelů v Československu homologován s povinnými zadními pásy, hlavových opěrek se však nedočkali. Čtveřice cestujících si užívala dostatek místa ve všech směrech, ergonomie byla na skvělé úrovni. Výbava také, jenže ze současného pohledu jste na palubě nenašli prakticky nic. A prvky jako vyhřívání zadního okna, analogové hodiny, pravé zpětné zrcátko nebo otáčkoměr za žádný nadstandard už dávno nepovažujeme.

V případě raceru však uznáváme, že stále velmi schopně jezdí. Sice nechápeme, proč tvůrčí sedán s patnáctistovkou o výkonu 55 kW přifklí zrovna

TECHNICKÉ ÚDAJE	
DAEWOO RACER	
Zážehový čtyřválec 1498 cm ³ , uložený vpředu • Výkon 55 kW při 5500/min • Točivý moment 117 N.m při 3000/min • Kompresní poměr 9,0 : 1 • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Největší rychlost 180 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 16,0 s	
Cena v roce 1989	188 900 Kčs

„Daewoo Racer je příjemným obohacením našeho nepřiliš pestrého trhu motorových vozidel ve státním podniku Mototechna. Lze očekávat uspokojivou životnost racerů.

Mnozí z nás si vzpomenu, že již před lety se podobně dovezly toyoty a hillmany a některé jezdí dodnes.“

Svět motorů, 1989

závodnické jméno, ale lehký kompak se po silnici nese vyloženě s noblesou. Není divu, že si racer oblíbily i televizní hvězdy, metalizované daewoo vlastnil třeba známý herec Luděk Sobota. Ten o něm pro Auto Tip v roce 1991

prohlásil: „Nedovedu si představit, co bych si při svém povolání počal bez dobrého auta. Daewoo je spolehlivé, rychlé, pohodlné a má obrovský zavazadlový prostor. Nejlepší vůz, jaký jsem kdy měl!“



Zavazadelníku raceru mohlo na našem tehdejšímu trhu málo konkurovat, výhoda sedanů je stále nepřekonatelná. Kde jen se vzaly řeči o jejich nepraktičnosti...



Foto Ondřej Lilling

Za pomoc při přípravě materiálu
děkujeme Retroautomuzeu Strnadice

EU



Přestože ve velkém srovnání nejvíce zabodovaly tehdejší novinky ze Západu a Dálného východu, historický význam v československých automobilových dějinách musíme připsat všem účastníkům. A kdybychom si měli z celého pole vybrat jediného zástupce, zvolili bychom sedan Škoda 136 GL – výjimečný spojením klasické a moderní techniky, navíc vyrobeným jen v celkovém počtu odpovídajícím spíše limitované edici.

	MAX. POČET BODŮ	ŠKODA FAVORIT	ŠKODA 136 GL	VAZ 2107	LADA SAMARA	MOSKVIČ ALEKO	OLTCIT CLUB 11R	FIAT UNO D	FIAT TIPO	PEUGEOT 205 XL	PEUGEOT 309 GLD	RENAULT 19	TOYOTA COROLLA	DAEWOO RACER
JAK NA NÁS ZAPŮSOBILY?														
Nápaditost	10	6	7	6	7	6	7	7	8	8	7	8	7	5
Vnější design	10	6	6	7	6	4	5	8	7	8	7	9	6	6
Vnitřní design	10	6	5	6	5	4	4	7	8	7	6	8	6	5
Celková kvalita	10	7	5	8	7	5	6	7	7	8	7	7	9	6
Zpracování	10	6	6	6	5	5	5	7	8	8	7	8	10	6
Zvuk motoru	10	7	5	7	6	6	3	2	7	6	2	6	5	5
Charakteristika motoru	10	8	8	8	7	5	5	6	9	8	9	8	8	7
Řízení	10	5	3	5	5	5	5	6	8	7	7	8	7	6
Řazení	10	6	6	7	6	6	5	6	9	7	7	8	8	7
Jízdní zábava	10	7	9	8	6	5	9	8	8	8	7	8	8	7
Faktor sympatie	10	6	7	8	6	4	5	7	8	8	7	8	8	8
Zvláštnosti	10	5	7	3	3	6	8	8	9	5	7	5	5	7
Technická úroveň	10	6	5	5	5	4	5	6	8	7	8	9	8	8
Historický význam	10	4	9	4	3	3	3	5	6	5	4	6	5	9
Mezisoučet	140	85	88	88	77	68	75	90	110	100	92	106	100	92
MĚRITELNÉ HODNOTY														
Prostor, variabilita	10	8	7	8	6	9	4	5	10	5	8	10	9	9
Každodenní použitelnost	10	10	5	6	7	6	6	8	10	9	9	10	10	7
Bezpečnost	10	5	3	5	6	7	4	5	8	6	7	9	8	7
Jízdní výkony	10	7	7	8	7	8	6	5	8	7	6	8	9	8
Spotřeba, jízdní dosah	10	7	7	7	8	7	7	10	8	7	10	8	8	8
Ekologie provozu	10	7	6	5	6	6	5	3	7	8	3	7	8	8
Komfort sezení, výhled	10	8	7	7	7	7	6	7	9	7	8	9	9	8
Komfort pérování	10	7	8	8	9	9	8	7	9	7	7	8	8	8
Vnitřní hlučnost	10	7	5	4	6	5	3	3	8	6	4	7	8	7
Dnešní pořizovací cena	10	8	3	6	9	8	5	8	5	7	7	5	8	5
Cenová prognóza	10	4	8	6	5	6	6	5	6	6	4	6	6	7
Provozní náklady	10	10	10	8	8	6	6	8	7	8	7	7	7	6
Zásobování díly	10	9	6	7	8	4	3	9	8	8	6	8	8	2
Vstřícnost k opravám	10	10	10	9	8	8	7	8	7	7	7	7	7	6
Mezisoučet	140	107	92	94	100	96	76	91	110	98	93	109	113	96
Celkový výsledek	280	192	180	182	177	164	151	181	220	198	185	215	213	188
Celkové pořadí		5.	10.	8.	11.	12.	13.	9.	1.	4.	7.	2.	3.	6.

Stále svěží moderna

Třicetileté opoždění gigantického srovnávacího testu má logické opodstatnění. Zveřejnit tehdy mezi lid předsvědčivé argumenty o tom, že kapitalistické novinky jsou lepší než dlouho vyvíjená Škoda Favorit? To by mělo pro mnoho lidí přímo katastrofální důsledky! Fiat Tipo, Renault 19 i Toyota Corolla však byly technicky mnohem dále, nabízejí podstatně příjemnější svezení a své skutečné konstrukční stáří umějí zamaskovat i v dnešním provozu. Totéž platí i pro Peugeot 205. Daewoo Racer v tom ubližuje problematické zásobování spotřebními díly. Za nejluxusnějším žigulíkem už ale konečně najdeme i první novodobou škodovku s motorem a pohonem vpředu. Její sourozenec 136 GL dnes platí spíše za exota, a to v nejlepší slova smyslu. Hlučné Dieslové motory Peugeotu 309 GLD a Fiatu Uno D tehdy československým motoristům kromě možnosti odlišit se nic převratného nepřinesly. Lada Samara ani Moskvíč Aleko nás však o žádných mimořádných schopnostech nepřesvědčily. Oltcit Club 11 R sice skončil až na samém chvostu výsledkové tabulky, to však neznamená, že by byl vyloženě špatný. Naopak nás přesvědčil jízdním komfortem, jenže funkci rodinného vozu už mezi konkurenty plnit nedokázal, navíc byl vzhledem k velikosti až příliš neúspěšný.

Lukáš Prejzsek



Interiér kombinující vesele rudý odstín čalounění s černými plasty patří dodnes k výbavě luxusněji pojatých automobilů, před třiceti lety však působil jako z úplně jiného světa



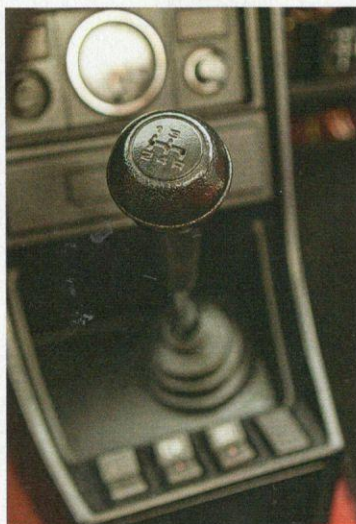
Přístrojový štít obsahuje dvojici kruhových ukazatelů, otáčkoměr býval u modelu VAZ 2107 samozřejmostí



VÁŽENÍ PŘÁTELÉ, ANO

Který archaický model z mototechny si mohl dovolit koncem roku 1989 požadovat po zákazníkovi ještě víc peněz než národem zbožňovaná žhavá novinka Škoda Favorit? Takto přehnané sebevědomí kupodivu stále měl už tehdy více než zastaralý žigulík. A v zemi vzniku mu sláva vydržela až do roku 2012, kdy obří továrna v ruském Togliatti teprve ukončila téměř půlstoletí trávající výrobu tohoto nesmrtelného sedanu. Tehdejší tržní segmentace legendárního modelu přitom byla značně nejednotná. Zatímco výchozí italská konstrukce Fiatu 124 se hrdě hlásila ke střední třídě, ve východním bloku zastávala ruská verze roli kompaktního modelu. A na Západě ji zase pro změnu chápali spíše jako sovětský příspěvek k segmentu malých městských vozů. Právě na tomto příkladu zřetelně vidíme, jak rychle se v jednotlivých obchodních třídách zvětšují rozměry i zaměření automobilů.

Nejluxusnější verze zmodernizované řady s označením VAZ 2107 se světu oficiálně představila už koncem roku 1981 a navenek se vyznačovala především gigantickým chromovaným rámečkem chladičové masky, standardními stěrači předních světlometů s ostřikovači nebo zadními svítilnami se zastavěnými mlhovkami. Uvnitř si cestující užívali textilem potažených dveřních výplní, pohodlných sedadel sportovního střihu s integrovanými hlavovými opěrkami nebo bohatě vybavené palubní desky doplněné výrazným středovým tunelem. Když se po interiéru „nula sedmičky“ rozhléd-



Řadící páka čtyřstupňové převodovky je opatřena manžetou a nejbližší společnost ji dělá čtveřice kolébkových přepínačů palubních funkcí

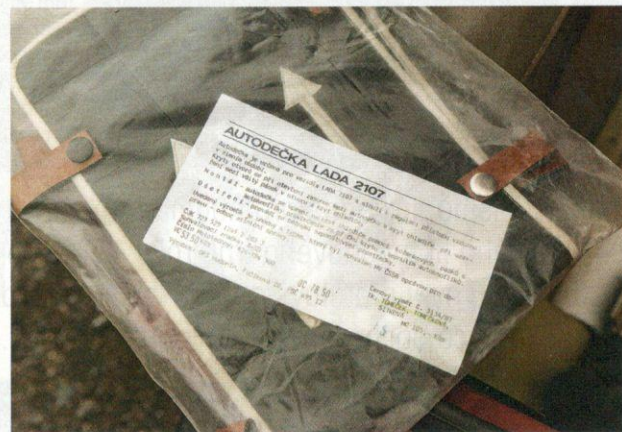


„VAZ 2107 je vrcholem dosavadní výroby ve Volžském automobilovém závodě reprezentované vozy s klasickým uspořádáním pohonu. Představuje dopravní prostředek umožňující přepravu pěti cestujících na kratší i delší vzdálenosti.“

Svět motorů, 1986

neme ještě dnes, musíme ocenit především skvělou ergonomií a nečekaně velkorysou vzdušností. Dostatek prostoru zajistil už zmíněný výchozí Fiat 124, který poskytl licenci původním sovětským sedanům 2101. Veškeré vnitřní obklady však už jsou záležitostí ruského vývoje a designu. I po letech uznáváme, že tehdejší pracovníkům Volžského automobilového závodu rozhodně nechyběl vkus. Tohle auto rozhodně nikdy nebude vypadat obyčejně.

Z celkově rozsáhlé palety pohonných jednotek žigulíků (1.2, 1.3, 1.5, 1.6 a 1.7) automobilka pro špičkový model VAZ 2107 vybrala karburační patnáctistovku, a to upravenou verzi po někdejším typu 2103. Proti třináctistovce v levnějším modelu 2105 jede mnohem svižněji, motor má dostatek výkonu a pomáhá si krátkým odstupňováním čtyřstupňové převodovky. Agregát má přitom podmanivý zvuk a rád se nechá vytáčet. Nevíme se, že žigulíky v Československu pla-



Dochované a nikdy nerozbalené originální příslušenství se u starších aut cení. Navíc autodečku už z dnešních modelů neznáme.