

Netradiční Ladu Samara Fun a český roadster MTX Roadster nám k testu zapůjčilo **Retroautomuseum ve Strnadicích** u Benešova. Jeho provozovatel Libor Kucharski nám prozradil, že rozhodně nejde o jediné kabriolety v místní expozici.



Libor Kucharski (vpravo) dal dohromady ucelenou kolekci automobilů z minulé éry, v níž nechybějí ani kabriolety včetně skutečných rarit

SAMBA, SPORT A REPREZENTACE

— Léto zatím nekončí, a tak se můžete nejen klasickými kabriolety pokochat i v muzeích. Většina jich funguje až do konce října. Platí to i pro rozsáhlou a neustále se rozrůstající expozici na Benešovsku, kde nám její provozovatel přidal hned několik zajímavých tipů na letní auto.

Jak jste přišel k tak netradičnímu otevřenému modelu, který představuje landaulet na bázi známé samary?

Sice se specializujeme převážně na auta prodávaná v minulých érách v Československu, ale to neznamená, že se bráníme raritám. Otevřenou samaru vyráběla německá společnost Bohse a nabídl nám ji tehdejší český majitel. Ten ale prvním vlastníkem nebyl, auto si kdysi přivezl ze zahraničí.

Máte v expozici i jiné produkty zmíněné firmy Bohse?

Neorientujeme se na ně, samaru máme jen pro zpestření. Německý úpravce je známý ještě přestavbou sedanu VAZ 2107 do plážové buginy s plastovou karoserií. A je to tak ošklivé auto, až se bojím, že by nám mohlo náštěvníky vyděsit. Takže ho nemáme.

V Česku působil jako největší úpravce škodovek Metalex. Jeden z jeho nejznámějších produktů představuje působivý roadster na bázi favoritu. Nabízíte k vidění i další díla této společnosti?

Roadster je hodně žádaný, vždyť se ho vyrobilo pouze dvě stě kusů. V naší vnitřní expozici však po jeho boku stojí také pozdější čtyřmístný kabriolet MTX Felicia, kterého bylo vyrobeno jen pár desítek kusů. Ten se produkoval zakázkově na přelomu století.

O výrobky z Metalexu je dnes na trhu klasických aut nouze. Řada sběratelů by si otevřený favorit ráda pořídila, ale není kde brát. Jakou historii má ten váš?

Bílý roadster byl vyroben v roce 1992 a o rok později poprvé registrován. Jde o 120. vyrobený kus. Vystřídal řadu majitelů, dokonce byl jeden čas hostem i v jednom velkém pražském bazaru. První vlastník si ho užíval sedm sezon. Nám patří šestnáct let.

A pozdější kabriolet Felicia?

Ten vyjel z továrny v roce 1998

a první registrace proběhla opět až v následujícím roce. V naší sbírce už je také dlouho, a to od roku 2011.

Které další tuzemské modely s odnímatelnou střechou u vás můžeme obdivovat?

Najdete zde dvě původní felicie z konce padesátých let a také zapůjčený unikátní přehlídkový landaulet na bázi reprezentační Tatry 613. A donedávna jsme měli zapůjčené také plážové vozítko MTX Buggy, tedy opět z dílny známého mělnického úpravce. Máme zde také sériovou Felicii Fun, kterou můžeme s nadsázkou rovněž počítat mezi kabriolety – vlastně spíš landaulety. Nebo verzi Felicia Blue Sky s částečně stahovací střechou Webasto, vyráběnou pouze pro Německo.

Jaké další vyletněné modely nabízíte k vidění?



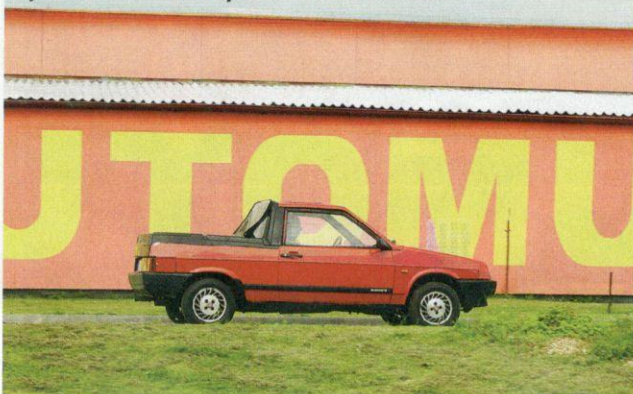
Mnoho automobilů zatím odpočívá v depozitu, například kabriolet Renault 19. Neváhali jsme a pořídili mu zde společný snímek s předchůdcem i přímým následníkem.

Zajímavý je třeba v depozitáři umístěný Talbot Samba nebo kdysi rozšířený Peugeot 205 CTi. Z větších modelů máme Renault 19 od společnosti Karmann a také dva Fordy Escort – původní sportovní model XR3i a pozdější model po výrazné modernizaci.

A čím se v létě nejraději projíždíte?

Nedělám v tom přílišné rozdíly. Každé auto má něco do sebe. Proto když je čas, svezu se čímkoliv.

Přednosti i nedostatky plynoucí z konstrukce netradiční lady jsme na vlastní kůži vyzkoušeli v okolí muzea



Vedle Lady Samara Fun a roadsteru od společnosti MTX najdete rovněž unikátní Felicii Kabriolet (opět od Metalexu) a tovární Felicii Fun

MTX ROADSTER



KULTOVNÍ VZOR. Jistě není náhoda, že dobové testy roadsteru nostalgicky vzpomínaly na legendární felicii...

PLUSY/MINUSY

Největší nedostatek roadsteru od společnosti MTX představuje počet vyrobených kusů. Ze dvou stovek se jich totiž dodnes dochovalo jen pár desítek, což žene ceny nahoru a omezuje inzerci. Jestliže jste dodnes s pořízením tohoto modelu váhali, už to rovnou vzdejte. Mezi nedostatky patří nabídka pouze jediného motoru, jak karburační, tak vstříkovací třináctistovka skromné hmotnosti však pro pohon tohoto lidového sportáku bohatě stačí. Na rozdíl od ostatních modelů v našem testu se zde musíte smířit s pouhými dvěma sedadly, od vozu pro volný čas však nikdo nečeká autobusové přepravní podmínky. Celá přední část je sice záměnná s favoritem, ale úpravce se pečlivě snažil zahladit veškeré jeho stopy. Proto i na předí změnil nárazník, chladičovou masku, a dokonce novým výliskem zamaskoval logo automobilky vylišované na zpětných zrcátkách. Se sháněním takto specifických dílů neuspějete, a proto dbejte na pokud možno kompletní stav. Koroze zde není natolik zákeřná jako například u samary, ale počítat s ní stejně musíte.



FINÁLE S PLACHTOU. Střechu montoval mělnický výrobce na roadstery až po nalakování karoserie a protikorozním nátěru

TRH

Běžných favoritů najdete v české inzerci i po třiceti letech hodně, a to mnohdy v až překvapivě vzorném stavu, odpovídajícím tovární novotě. Jenže po mělnických roadsterech už se dávno zem slehla, dosud žijící kusy většinou zdobí soukromé sbírky škodovek a expozice muzeí. Poslední prodejní kus jsme v inzerci potkali před nějakými deseti lety. Kdybyste proto na nějaký narazili, neváhejte ani minutu a okamžitě jedněte – rozhodně nebudete jediní! Bohužel ale počítejte s tím, že kupující moc dobře ví, jaký unikát nabízí...

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



Šířka 1620 mm
Objem zavazadlového prostoru 420 l

LADA SAMARA FUN



ZBYTEČNĚ AUTO. Už z prvního představení Lady Samara Fun v německém Auto Bildu byly cítit rozpaky. Redakce se podivovala nad tím, proč společnost Bohse rovnou nevyrobila plnohodnotný kabriolet.

PLUSY/MINUSY

Veškeré přednosti i nedostatky plynou ze základní konstrukce klasické Lady Samara. Zde však počítejte s tím, že ačkoli výměnné náhradní díly motoru, převodovky či podvozku se od ní nijak neliší, v případě speciální přestavby už budete hledat marně. Společnost Bohse už nenajdete, a ačkoliv landaulety prodávala přímo přes dealerskou síť ruské automobilky, dnes Lada žádnými přestavbovými součástkami nikde na světě nedisponuje. Proto věnujte pozornost zvláště stavu nástavby. Velkým nepřítelem samary je koroze karoserie, která už většinu starších vozů poslala do šrotu. Renovace žádný smysl nedávají, navíc často odcházejí rovněž interiérové součástky. Palubní desky praskají, posuvné ovladače i táhla se časem rozpadají. Zde však je naštěstí stále ještě kde brát. Modelu Fun nelze upřít originální pojetí, o něco podobného se o mnoho let později pokusila také Škoda Felicia Fun. Ta se však dnes prodává za přehnaně vysoké ceny a má výhodu v sériovém základu na bázi běžného pickupu.

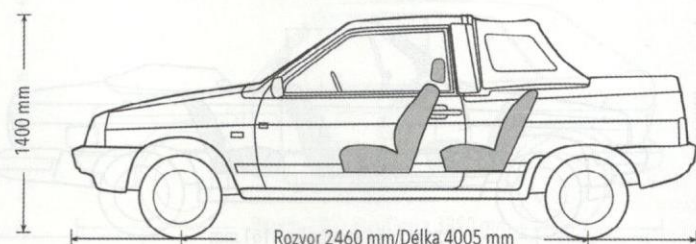


ZAHRÁDKÁŘ? První fotku Samary Fun přinesl Auto Tip na jaře 1991 v reportáži z jarní německé výstavy Volný čas '91 s podtitulem Zahradka + turistika

TRH

V době uzávěrky jsme v celoevropské inzerci nenalezli jedinou Samaru Fun určenou na prodej, vzácností se pomalu stávají i sériové hatchbacky. A z nich bychom upozornili na speciální model označený jménem Baltic, určený kdysi pro západní země. Od standardní verze se liší především moderněji vytvarovanými nárazníky a dalšími nevšedními doplňky. Pokud však skutečně trváte na landauletu Fun, připravte se na dlouhé čekání s nejistým výsledkem.

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



Šířka 1650 mm
Objem zavazadlového prostoru 330 l

RENAULT ALLIANCE CONVERTIBLE



KOLA URČUJÍ CHARAKTER. Standardní Renault 9 platil za lidový sedan, tyto speciální lité disky kol nabízel pouze americká verze

PLUSY/MINUSY

Pokud se vám někde podaří v inzerci narazit na Alliance Convertible, počítejte tím, že půjde na 99% o vůz osazený buď základní čtrnáctistovkou, nebo silnějším motorem kubatury 1,7 l. Dvoulitrový čtyřválec v modelu GTA se totiž do francouzsko-amerického kabrioletu montoval pouze pro modelový ročník 1987, kdy automobilka touto verzí chtěla především konkurovat Golfu GTI. Dnes tak představuje opravdovou raritu se značným sběratelským potenciálem. Kombinace evropské a zámožské techniky dělá z vozu zajímavý kompromis nejen historicky, ale bohužel také v oblasti zásobování náhradními díly. S francouzským sedanem se totiž shoduje jen minimum součástek, u většiny dalších nezbývá než poptávka ve Spojených státech. Auto však netrpí žádnými zásadními nedostatky a při průměrných ročních nájezdech klasických kabrioletů se není třeba bát žádných zákeřností. Pokud toužíte po opravdu originálním kabrioletu, jste u alliance na správné adrese.

MALÁ DOMŮ. V době kariéry alliance nabízel Renault kabriolet i pro evropské zákazníky. Model R5 pro francouzskou automobilku oficiálně přestavovala belgická společnost EBS.



TRH

Jestliže jste se rozhodli pořídit si otevřenou alliance, doporučujeme zvolit právě testovaný vůz, jediný svého druhu v Evropě. Více informací o něm naleznete v hlavním textu. Vzhledem k tomu, že těchto automobilů se v provozuschopném stavu dochovalo do dnešních dnů málo, nezbývá než se pro ně rozjet do celého světa. A zajímavé kusy stále existují. Například v Nizozemsku je aktuálně na prodej bílý kabriolet ročníku 1986 s automatickou převodovkou a nájezdem pod 100 000 km, v Kanadě jsme zase objevili hezký vinový vůz s bílou střechou a stavem 65 500 km.

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



FORD ESCORT XR3I CABRIOLET



OMEZENÉ POHODLÍ. Sedačky escortu byly příjemné i vzadu, jenže prostor pro nohy zde najdete opravdu jen nouzový

PLUSY/MINUSY

Mladí vždy milovali rychlé kompaktní automobily, a tak není divu, že se vedle Golfu GTI a Kadettu GSi dočkala otevřená verze také sportovní varianta escortu. S tímhle autem si léto opravdu užijete, kulturní zkratka XR3i zaručuje jízdní zábavu. Náhradních dílů najdete u nezávislých obchodníků stále spoustu a jejich ceny nejsou nikterak přemrštěné. Máme tím však na mysli technické komponenty, s plechovými díly karoserie nebo konstrukčními součástkami střechy už tolik štěstí neuděláte. Obecnou výhodou Fordu představují příznivé ceny autorizovaných servisních prací i originálních dílů, v případě třicetiletého modelu už však s druhou vyjmenovanou předností bohužel nepočítejte. Zvýšené riziko výskytu koroze hrozilo především u původních modelů do roku výroby 1986, poté se kvalita protikorozní ochrany citelně zlepšila. Ani přes nevšední výkonové schopnosti escort netrpí žádnými extrémně drahými problémy, základní technika zůstala i zde naštěstí stále jednoduchá.

ZASTAVEN MILÉNIEM. Vůbec poprvé se evropský vítěz titulu Auto roku 1981 proměnil v kabriolet po dvou sezonách od zmíněného triumfu. Poslední otevřený escort byl vyroben v roce 2000.



TRH

V současné době je v evropské nabídce zhruba 150 kusů Fordu Escort Cabriolet určených k prodeji. Jde především o výrazně zaoblené modely od roku výroby 1990, klasicky hranatý předchůdce už má zastoupení skromné. V případě původní kulturní verze XR3i se v nabídkách cenově nůžky značně rozevírají. Objevili jsme totiž nenápadný kus za 1777 eur, ale zároveň také automobil po kompletní renovaci v ceně 26 800 eur. Doporučitelné vozy se však pohybují okolo hranice deseti tisíc eur.

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



OPEL KADETT CABRIOLET



UNIFIKACE. Zadní svítilny sdílel kabriolet se všemi třemi ostatními karosářskými variantami s výjimkou kombi Caravan

PLUSY/MINUSY

Paleta pohonných jednotek kadettu ve verzi kabriolet byla velmi bohatá. Skromné zákaznky tento model od počátku lákal na karburační třináctistovku o výkonu 55 kilowattů, naopak bonbonek představoval vstříkovací čtyřválec 1,8 litru dosahující 85 kW. Na rozdíl od hrdě německého otevřeného golfu a escortu se však opel vyráběl v zahraničí, konkrétně v italském městě Grugliasco u vyhlášené karosárny Bertone. Dnes je jeho největším nepřitelem zákeřná koruze, která už ze silnic bohužel odvála většinu provozovaných kusů. Platí to však pro kadett obecně. Vždyť kdy jste nějaký naposledy potkali? Největší perlu mezi kadetty představuje dvoulitrová sportovní specifikace GSi 16V. A jestliže chcete vlastnit opravdu exkluzivní Opel Kadett se stahovací střechou, doporučujeme poohlédnout se rovněž po předchozí generaci D, jež kdysi nabízela zajímavý polokabriolet Aero...

MENŠÍ BRÁCHA. V době produkční kariéry kadettu nabízel Opel zákazníkům také menší alternativu na bázi corsy, vytvořenou spřízněnou společností Irmscher



TRH

V současné době naleznete na největším německém automobilovém inzertním serveru Mobile.de nabídku pouhých zhruba čtyřiceti kabrioletů Kadett. Ceny jsou u tohoto dnes už zřídka vozu kupodivu podstatně nižší než u vyhlášeného konkurenčního golfu, v případě provozuschopných automobilů totiž začínají zhruba na dvou tisícovkách eur. Přesto jsme v aktuální nabídce youngtimerů našli i opravdové rarity – například speciální rozšířený rudý kabriolet GSi 16V s karosářskými žábry v úpravě společnosti Schneider. Takto upravený automobil v továrním stavu s nájedem 87 000 kilometrů může být váš za rovných 22 000 eur.

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET



JAKO V ZÁVOĐÁKU. Golf sice v našem srovnání platí za komfortní vůz, přesto nepostrádá sportovní prvky. Za voličem samočinné převodovky se rozprostírají kruhové ukazatele stavu provozních tlaků a teploty.

PLUSY/MINUSY

Golf těží především z dlouhé produkční kariéry a kultovní pověsti, což mu zaručuje velkou základnu příznivců a také dodnes dostatečnou zásobu náhradních dílů. Motory jsou spolehlivé a díky velkému objemu většinou netrpí žádnými příznaky únavy. Doporučujeme zaměřit se na osmnáctistovku, která vozu i přes nijak přesvědčivý udávaný tovární výkon zaručuje dostačující dynamiku. Nevýhodou vozu je po letech až přílišná elektrifikace, která zákazníky lákala, ale například manuálně stahovatelná střecha dnes představuje spolehlivější řešení. Automatická převodovka pracuje komfortně a v originálním stavu se jí bát nemusíte, přesto zřejmě většina zájemců o toto nadmíru klasické auto dodnes raději sáhne po ruční řadicí páce. My bychom ji ještě loni zvolili také, jenže po aktuálním svezení s příjemným automatem už bychom byli hodně na vážkách...

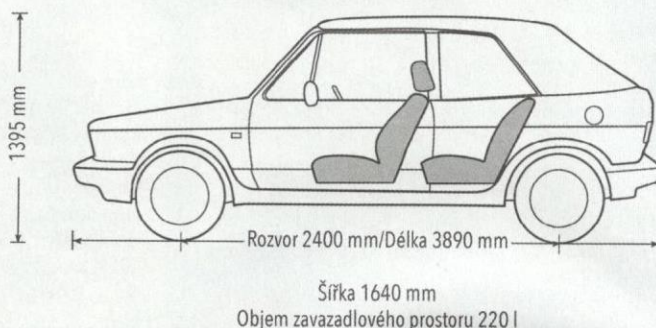


SKROMNOST NADEVŠE. Většinu otevřených golfů pohání zážehová osmnáctistovka, základ nabídky však představoval čtyřválec 1,6 l o výkonu 52 kilowattů

TRH

Klasický kompak od VW patří i ve verzi kabriolet k velmi rozšířeným automobilům, vždyť v době uzávěrky jsme v inzertních nabídkách našli více než 500 prodejních kusů. Cenově už nejde o žádný lidový model, ceny slušných exemplářů začínají zhruba na deseti tisících eur. Za dvojnásobnou cenu už pořídíte vozy v opravdu luxusním stavu, jejichž kilometrový nájed ani po třech desetiletích nepřekračuje stotisícovou hranici. Doporučujeme volit spíše vozy z konce produkce. Základní architektura automobilu vypadá sice stále stejně, ale například v interiéru už si připadáte jako v mnohem honosnějším modelu. Navíc modernější verze už používají nesmírně atraktivní dvojité přední světlomety.

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



NAHOTA NA PRODEJ

Finále dramatické bitvy je zde! Tvrdý souboj lidových kabrioletů z přelomu osmé a deváté dekády minulého století přinesl nakonec nejedno překvapení. Zapomeňte na nudná současná auta – každý z klasických otevřených modelů totiž něčím výrazně vyčuhuje nad ostatními. Cíťelně se liší dokonce i zdánlivě podobná německá trojka.

■ Pouhý jediný bod v našem velkém srovnávacím testu klasických kabrioletů rozhodl o vítězství Fordu Escort. Evropský model americké značky zaujal především sportovními jízdními vlastnostmi a výkonným motorem. Právě takhle si představujeme ideální letní auto pro radost. Těsně za ním skončil

americký Renault Alliance – dostatečně silný i prostorný, navíc z naší šesticí nejelegantněji vytvarovaný. Jako jediný čtyřmístný kabriolet se totiž obejde bez ochranného oblouku nad hlavami předních cestujících. Bronzo-

vou příčku obsadil legendární Volkswagen Golf. Atraktivní, s působivým interiérem, v našem případě i skvěle vybavený, ale proti dobové konkurenci už zastaralý a zvenčí nevýrazný.

Opel Kadett s kdysi moderní ladně zaoblenou karoserií dnes představuje sice nenáročný, ale v záplavě hranaté klasiky zároveň nenápadný a tak trochu obyčejný auto. Naopak křiklavě



vypadá Škoda Favorit v úpravě domácí společnosti Metalex. V našem testu jde o jediný roadster. V současnosti už jej sotva seženete, většina zachovalých kusů je ozdobou soukromých sbírek a ceny případných kusů na prodej se pohybují v nesmyslné výši. Veškeré servisní výhody i bezpečnostní nedostatky českého roadsteru vyplývají z koncepce výchozího favoritu. Chvost výsledné tabulky obsadila Lada Samara Fun. Jejím posláním jsme moc neporozuměli, pocit z jízdy kabrioletem je uvnitř dopřán pouze pasažérům ve druhé řadě, přední cestující si musí vystačit s výklopným střešním oknem. Chápeme však, že německá přestavba sovětského vozu se bude s přibývajícím roky stávat stále větší raritou.



Foto Eliška Hlaváčková

POKRAČOVÁNÍ PŘÍŠTĚ. Kabriolety založily před třemi desetiletími silný trend, jemuž neunikly ani škodovky. Klasická kupé Garde & Rapid zná každý. Ale věděli jste, že z nich svého času stáhlo střechu hned několik specializovaných společností z rozdílných zemí? Velké srovnání československo-západních klenotů přineseme v pondělí 19. října v letošním pátém vydání Auto Tipu Klassik!



	MAXIMÁLNÍ POČET BODŮ	MTX ROADSTER	LADA SAMARA FUN	RENAULT ALLIANCE	FORD ESCORT	OPEL KADETT	VOLKSWAGEN GOLF
--	----------------------	--------------	-----------------	------------------	-------------	-------------	-----------------

JAK NA NÁS ZAPŮSOBILY?							
Nápaditost	10	8	9	9	6	5	5
Vnější design	10	8	3	10	8	7	6
Vnitřní design	10	5	2	9	9	8	10
Celková kvalita	10	5	4	7	7	6	8
Zpracování	10	6	5	8	8	7	9
Zvuk motoru	10	4	6	9	10	8	8
Charakteristika motoru	10	6	6	8	9	7	7
Řízení	10	5	5	9	9	8	8
Řazení	10	6	5	8	9	8	9
Jízdní zábava	10	7	5	7	9	7	7
Faktor sympatie	10	7	4	8	8	7	8
Zvláštnosti	10	8	10	9	6	5	5
Technická úroveň	10	5	4	7	9	7	7
Historický význam	10	10	6	9	5	5	5
Mezisoučet	140	90	74	117	112	95	102

MĚRITELNÉ HODNOTY							
Prostor, variabilita	10	8	8	10	8	8	8
Každodenní použitelnost	10	5	6	7	8	8	8
Bezpečnost	10	3	4	6	8	7	6
Jízdní výkony	10	6	6	8	9	8	8
Spotřeba, jízdní dosah	10	8	6	6	6	7	6
Ekologie provozu	10	8	6	6	7	8	8
Komfort sezení, výhled	10	8	7	9	9	9	9
Komfort pérování	10	7	7	8	7	8	7
Vnitřní hlučnost	10	7	6	7	7	7	7
Dnešní pořizovací cena	10	3	5	4	5	7	6
Cenová prognóza	10	10	5	7	6	5	7
Provozní náklady	10	9	6	6	7	9	8
Zásobování díly	10	5	8	4	7	7	8
Vstřícnost k opravám	10	8	7	8	8	8	8
Mezisoučet	140	95	87	96	102	106	104
Celkový výsledek	280	185	161	213	214	201	206
Celkové pořadí		5.	6.	2.	1.	4.	3.

ZÁVĚR

Lukáš Prejzek



Vítězství Fordu Escort mě překvapilo, ale má opodstatnění. Od počátku jsem však viděl jako největšího kandidáta na výhru exotický Renault Alliance. Jenže když jsme s fotografkou jako první auto projeli Volkswagen Golf, oba jsme se okamžitě zamilovali do jeho překrásného interiéru. Pozitivní dojem z golfu ještě umocnil skvěle fungující automat. Těšil jsem se také na MTX Roadster – už proto, že jsem tohle auto nikdy neřídil. A musím uznat, že kouzlo opravdu má. Jestliže mám ale prstem ukázat na jeden vůz, který si mě získal, bez váhání označím Renault Alliance. Je prostě nádherný, a navíc podle mě jedině sběratelské auto „all in“: původ v evropském modelu, zároveň i pravá amerika, základ v podobě známého tuzexového vozu, silný motor, atraktivní barevná kombinace, bohatá dobová výbava, a navíc kabriolet. Co chtít víc?