

ZNÁŠ HISTORII AUTORÁDIA?

Dnes nám to připadá, že autorádia byla vždy samozřejmým vybavením aut. Tedy alespoň těch luxusnějších. Vždycky tak tomu ale nebylo a tady je ta jejich historie:

Jednoho večera roku 1929 dva mladí muži, William Lear a Elmer Wavering vyvezli autem svá děvčata na romantickou vyhlídku západu slunce, vysoko na řekou Mississipi u městečka Quincy ve státě Illinois. Samozřejmě dobrá záminka k prožití romantické noci, když jedna z dívek prohodila, že by to bylo ještě víc romantické, kdyby mohli poslouchat nějakou pěknou muziku.

Learovi a Waveringovi se tato myšlenka zalíbila. Oba měli koníčka se vrtat v rádiích. Lear v první světové válce dokonce sloužil ve funkci rádiooperátora námořnictva USA.

Netrvalo to dlouho, když začali rozebírat domácí rádio a snažili se ho zamontovat do auta. Nebylo to ale tak jednoduché, jak si zpočátku mysleli. Auta mají zapalování, svíčky, generátor a další elektrické vybavení, které produkovalo statickou interferenci, při které bylo téměř nemožné rádio slyšet při nahozeném motoru. Trvalo to nějaký čas, než našli a eliminovali jeden zdroj praskání v rádiu po druhém. Když konečně jejich rádio v autě skutečně pracovalo, představili svůj přijímač na shromáždění a výstavě rádií v Chicagu. Zde se potkali s Paul Galvinem, podnikatelem s firmou Galvin Manufacturing. Galvin vyráběl pro rádia transformátorek, který nazýval „eliminátor baterií“ a který umožňoval rádia, která byla v té době na baterie, připojit na zdroj střídavého proudu v domácnostech. S přibývajícím elektrifikací domácností samozřejmě přibývalo i rádií k připojení na síť a eliminátor už tolik nebyl potřeba. Jeho prodej klesal. Galvin potřeboval vyrábět něco nového. Našel to, když potkal Leara a Waveringa na této výstavě. Věřil, že masově vyráběné rádio do aut se může stát velmi dobrým výrobkem pro jeho obchod a veliký finanční přírůstek. Lear s Waveringem po dohodě si v Galvinově továrně zřídili svou dílenskou pracovnu, a dále vylepšené rádio namontovali do Galvinova Studebakra. Galvin navštívil tamního bankéře a požádal o půjčku. Aby tomu trochu pomohli, namontovali rádio i do jeho Packardu. Dobrá myšlenka, ale nevyšla. Půl hodiny po instalaci bankéřův Packard začal hořet a bylo po půjčce.

Galvin se ale nevzdal. Vydal se na dalekou cestu téměř 1300 km se svým Studebakrem do Atlantic City, kde probíhal 1930 sjezd a výstava výrobců rádií. Byl už natolik bez peněz, že neměl na žádné výstavní místo a tak na parkovišti spustil rádio na nejvyšší hlasitost, aby to každý, kdo kolem prošel, uslyšel. Byl to dobrý nápad. Dostal dostatečné množství objednávek, aby mohl výrobu rádií zahájit.

První produkční model měl označení 5T71. Galvin přemýšlel nad nějakým názvem, který by byl atraktivní pro spotřebitele. V té době bylo módou dávat k názvům příponu „ola“ továrnám, které se zabývaly výrobou gramofonů a rádií. V té době tři největší podniky byly Radiola, Columbiola a Victrola. Galvin se rozhodl podobně, a protože byl jeho přijímač určen do automobilů, nazval ho „Motorola“. Bohužel, i s touto změnou mělo rádio své problémy.

Když rádio Motorola se dostalo na trh roku 1930, stálo v té době 110 dolarů bez instalace. To je v době, kdy bylo možné si pořídit nové auto už za 650 dolarů. Celá šestina, a to zrovna začínala velká hospodářská krize začátku třicátých let. V

pře počítání je to 3000 dolarů dnes a to je na dnešní korunu bratru kolem 50.000 Kč. Roku 1930 to vzalo dvěma mechanikům i pár dní rádio do auta instalovat. Palubní deska s přístroji se musela odmontovat, udělat místo pro rádio a jeden reproduktor, vyvrtat někde díru, obvykle do střechy, k namontování antény s komplikací polstrování. Tato začáteční rádia nebyla připojena k vlastní elektrické instalaci auta, ale používala vlastní baterii. Ta se umísťovala většinou někde v podlaze a to vyžadovalo díry do podlahy a výrobu vlastní schránky. Věřte, že ty byly mnohem solidnější než podlahy u dnešních aut. Knížečka s pokyny k instalaci, nákresy a diagramy rádia, měla 28 stránek. Prodávat tato rádia, která představovala 20% ceny auta, by v době konjunktury jednoduché nebylo, natož prodej v době Velké Deprese, jakou je tato doba nazývána. Galvin přišel začátkem těchto třicátých let během krize o mnoho peněz a pohyboval se na kraji úpadku po několik let. V roce 1933 ale Ford, jako svůj reklamní trik proti konkurenci, začal prodávat pro své zákazníky instalovaná Galvinova rádia, zamontovaná už při výrobě. Další injekci dostala Galvinova továrna v 1934, kdy se mu podařila obchodní smlouva s firmou B. F. Goodrich, která vyráběla pneumatiky a souhlasila s jejich prodejem a instalací ve svých bezpočetných servisech, které pneumatiky prodávaly. V této době byla Galvinova výroba už natolik rozjetá, že cena rádia i s instalací klesla na 55 dolarů. Motorola rádio bylo na postupu zaplavit trh. Roku 1947 byla oficiálně továrna Galvin Manufacturing přejmenována na továrnu „Motorola.“

Galvin samozřejmě nezhálel a hledal pro své rádio nová uplatnění. Již roku 1936, kdy zavedl novinku přeladování stanic zmáčknutím knoflíku, zavedl rádio Motoroly pro policejní auta, která už byla předladěna k poslechu na policejní vysílací frekvenci. Roku 1940 uvedl pro Americkou armádu první mobilní přijímač s vysílačkou „Handie-Talkie“.

Mnoho komunikační technologie, kterou dnes bereme za samozřejmou, byla vytvořena v laboratořích Motoroly v letech po 2. světové válce. V roce 1947 přišli na trh s televizním přijímačem, který se prodával za pouhých 200 dolarů, finančně dostupným do každé rodiny. Roku 1956 to byl první „pager“. Roku 1969 to bylo zařízení Motoroly, které celému světu ukázalo první kroky Neil Armstronga na Měsíci, a které zajišťovalo spojení s lunárním modulem a s raketou Apollo. V roce 1973 vynalezli a vyrobili první mobilní telefon. (Prý když ho poprvé zapnuli, tak tam už měli zprávu od Járy Cimermanna, že se nemůže dovolat...) Dnes je Motorola největším výrobcem mobilních telefonů na světě. A všechno to začalo výrobou autorádia.

Zajímá Vás, co se stalo s jeho vynálezci Williamem Learem a Elmerem Waveringem, kteří Paulu Galvinovi instalovali první rádio do jeho Studebakra? Jejich životní dráhy byly velmi rozdílné.

Wavering zůstal u Motoroly. V padesátých letech vyvinul první automobilový alternátor, který nahradil vlastně všechny málo účinné a nespolehlivé generátory. Změna takového vynálezu vedla k takovým automobilovým luxusům, jako je elektrické zavírání oken, vyhřívání zadního skla a zrcátek, elektrické stavění sedadel, až ke klimatizacím. Alternátor prostě stačí vyrobit tolik proudu, kolik je potřeba.

Willy Lear také pokračoval ve vynálezech. Je držitelem víc než 150 patentů. Pamatujete si ještě třeba osmistopý přehrávač na pásky? Je to jeho vynález. Kde se ale skutečně stal známým ve světě, je jeho přínos pro letectví. Vynalezl radiokompas, podílel se na vynálezu a vývoji autopilota, zkonstruoval první plně automatický systém přistání a v roce 1963 uvedl na trh svůj známý Lear Jet. Na světě první, masově vyráběný a finančně dostupný, obchodní proudový letoun pro podniky. Ne zrovna špatný výsledek pro kluka, který nechal školu po osmé třídě.

A to všechno začalo dívkou, která chtěla při romantickém rande a pozorování západu slunce, také poslouchat romantickou hudbu.

Volně přeloženo z textů Wikipedie a neznámého autora.

Pplk. Jaroslav Mílek „Jerry“