založ, Česká sekce Cezeta SKÚTR KLUB 1997

Cezeta - řský občasník™

časopis pro majitele a přátele retroskútrů

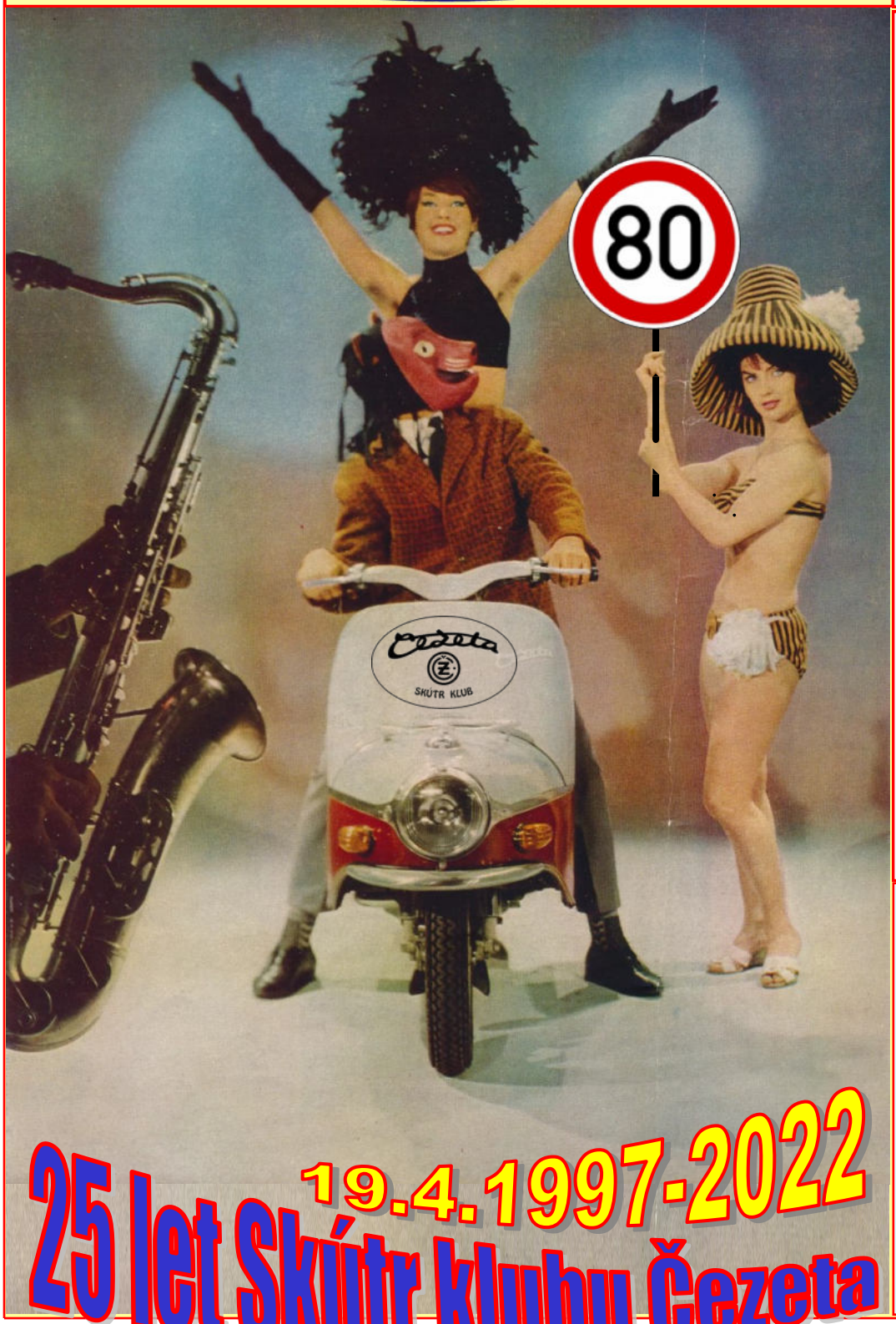
číslo 80

LÉTO 2022

VYCHÁZÍ OD ROKU 2001

ČÍSLO VYŠLO 4.7.2022

KONTAKTY:
marcel@skutrklubcezeta.cz



25 let Skútr klubu Čezeta

19.4.1997-2022

EDITORIAL

Milí přátelé skútrů, motocyklů, dobrého čtení a neotřelého humoru, prostě všichni vy, které ještě nepřestalo bavit (ani po více než 20 letech) číst Čezetářský občasník.

Uteklo to jako voda a máme tady ….sice ne úplně jubilejní, ale přesto již 80. číslo Čezetářského občasníku. A tak jsem pro zvýraznění použil značku omezující rychlost na 80 km/hod. To je pro nás důležitá rychlost, protože naše skútry Čezeta ji s malou rezervou splňují a tím jsou připuštěny do dálničního provozu.

Ovšem to není jediná odlišnost, která vás v dnešním čísle čeká. Já jsem si vzal za vzor některé naše rádiové stanice, které v některé dny nebo třeba hodiny vysílají bez reklam. A tak jsem se pro obdobu rozhodl i já.

(pokračování str. 2)

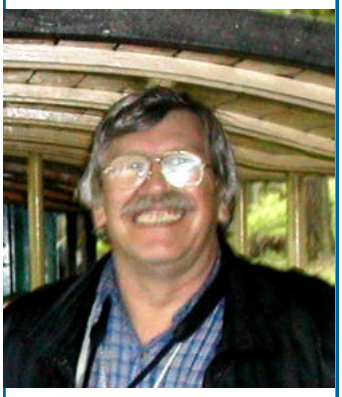
Obsah:

Editorial	1
25 let Skútrklubu Čezeta	2
Co jsme dělali	3
Mezinárodní skútrsraz	20
Střípky z historie RVHP	26
(Polski Fiat 126 P)	26
(Záporožec ZAZ 965)	29
Zajímavosti	36
(laminátová Druzeta)	49
Čtenáři nám píší	52
Plán akcí ČSSČ	55
Po uzávěrce	56
Závěr	57
Přílohy (58-63)	58

NA OKRAJ

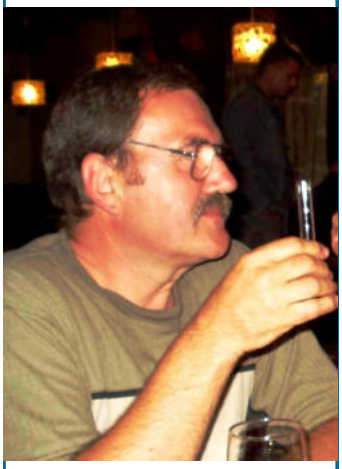
Předsedové Skútr klubu Čezeta

1. Standa Borovec



„President“ Standa byl víc Brňák než předseda celorepublikového klubu. Nikdy nepochopil, že Brno není středem vesmíru. Osudným se mu stal jeho odpor proti změně názvu klubu ze Skútr klubu Brno na Skútr klub Čezeta, což si vyžádala celorepubliková členská základna.

2. Bohouš Rychtecký



Pro mě dosud nejlepší předseda klubu, klidný, rozvážný, vždy bylo jasné, co myslí, a co chce. Odešel z funkce na vlastní žádost ze zdravotních důvodů. Jsme stále spolu, myslím, dobří přátelé a mohli jste si i prohlédnout jeho historické fotky ze skútr výletu k moři v jednom z předchozích čísel Občasníku.

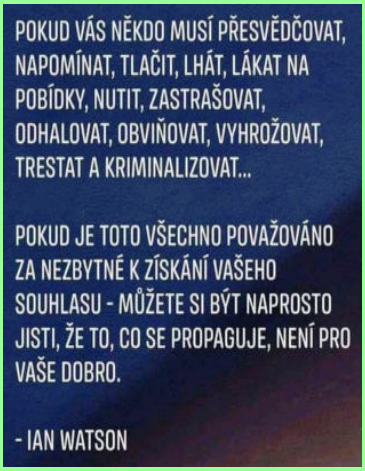
3. Miro Gerža

Miro byl dlouholetým předsedou klubu a já myslím, že se s trochu větším odstupem zařadil na druhé místo mezi předsedy klubu

Samozřejmě, že mě mrzí, že kousek za našimi hranicemi je válka, a ale ještě víc mě mrzí, že naše vláda ji podporuje zasíláním zbraní na Ukrajinu. To je hnus, velebnosti ….by řekla Keliška a měla by pravdu. Ale nejen to, že naše současná vládní garnitura je takový lidský póvl nevážící si celého českého národa, se ukazuje i tím, kolik vtipů a různých fotomontáží padá na jejich hlavy. A k tomu si ještě přidejme naše zkorumpovaná média, která jen svými vylhanými zprávami přilévají olej do ohně. I když je mi jasné, že i novináři a redaktoři musí poslouchat své šéfy, aby byli dobře hodnoceni. Ale takto lhát za peníze, to je taky k blití :-(.

"My víme, že lžou,
Oni vědí, že lžou,
Oni ví, že my víme, že lžou,
My víme, že oni ví, že my víme, že lžou,
Ale stejně lžou."

To je právě ta krásná vlastnost našeho českého národa, že si umí dělat i legraci v době, která tomu vůbec nepřeje. Mně se tu na redakčním stole hromadí spousta podobných vtipů, článků apod., které na tyto skutečnosti buď upozorňují nebo je parodují.
A právě proto jsem se rozhodl, že toto číslo bude sice také bez reklam, ale to je tady běžné, ale bude i bez dalších politických vtipů ……a bude se tedy věnovat jen akcím našeho klubu ČSSČ, snad i mateřského Skútrklubu, technice, zajímavostem ….a možná mezi to přidám nějaký ten vtípek nebo obrázek nějaké sličné slečny, abyste si nemysleli, že jsem zanevřel na humor nebo na krásy opačného pohlaví (tím myslím dívky, slečny, ženy a dámy …..a ne asi těch padesát další bezpohlavních pohlaví, které si za poslední dobu vymysleli pitomci ze všech koutů světa :-()
A tak vám tady aspoň v úvodu nabídnu zajímavý citát anglického spisovatele Iana Watsona (*1943), který v dnešní době, kdy se vláda chlubí tím, že zavedla cenzuru, kdy zakazuje svobodné myšlení a projev, kdy zavádí tresty za odlišný názor, než je ten její …….a to bez ohledu na listinu lidských práv a svobod, by měl být pro vás jistou poučkou, jak přistupovat ke všem informacím, které se na vás hrnou ze všech stran.



M. Malypetr

25 LET SKÚTR KLUBU ČEZETA

Čtvrtstoletí je určitě významné výročí, ať v životě člověka, tak i v životě či trvání čehokoliv jiného, tedy i klubu. A právě letos v dubnu se „dožil“ náš mateřský klub tohoto výročí a je třeba mu k tomu pogratulovat.

Samozřejmě, že za tu dobu se přihodilo spoustu věcí, změnil se název klubu, vystřídali s již 4 předsedové (či presidenti :-)) klubu a každý z nich měl nebo má o fungování klubu jinou představu, takže ne vždy panovala s předsedou klubu a jeho názory úplná shoda. Ovšem každý takový „manager“ si s sebou do své funkce přináší i svoje „ego“, které se chtě nechtě pak v jeho práci a názorech projeví.

První setkání a vlastně založení klubu bylo u **Brněnského výstaviště 19.4.1997**. Proč to bylo v Brně a co tomu předcházelo se můžete dočíst v Občasníku č. 38, který vyšel jako Magazín (zvláštní číslo) v roce 2012 u příležitosti 15. výročí založení klubu:

http://www.skutrklubcezeta.cz/obcasniky/obc38.pdf

Někteří kolegové už bohužel nejsou mezi námi, ze zakládajících členů vzpomeňme na Hanuše Čermáka a Luboše Drlíka, z dalších členů pak třeba Otakar Maroš, Karel Ullmann, Martin Kubálek a další.

Ale **Skútr klub Čezeta** funguje dál, je jakýmsi hlavním pořadatelem mezinárodních skútrsrazů, které se pořádají každým rokem (pokud do toho nevstoupí nějaká překážka jako třeba Covid :-(), ale vzhledem k tomu, že klub má celorepublikovou působnost, tak jsme si tady v Čechách založili takovou odnož klubu, kterou jsme nazvali:

Česká sekce Skútrklubu Čezeta (ČSSČ)

a která si žije svým vlastním životem. Zrovna nedávno se mě ptal jeden nový skútrista na vztah našeho klubu (ČSSČ) ke Skútr klubu Čezeta. Samozřejmě jsme součástí tohoto „mateřského“ klubu, ale vzhledem k dojezdovým vzdálenostem do Brna máme svoje vlastní akce, stejně jako třeba skútristi ze severní Moravy. Je to takové volné sdružení a je na každém skútristovi, aby se rozhodl, ke které skupině svých skútristických kolegů to má blíž v kilometrech nebo i názorově a se kterými kolegy tedy chce trávit svůj čas na srazech a vyjížďkách.

A tak popřejme Skútr klubu Čezeta (a i všem jeho regionálním odnožím) aspoň do toho příštího čtvrtstoletí hodně dalších akcí, úspěchů, příjemných setkání, získávání nových členů a mnoho znovuzrozených, zrenovovaných a ze stodol vytažených a zprovozněných skútrů Čezeta (a také Manetů a Tatranů).

Co jsme dělali

Začaly prázdniny, hlavní letní a tedy i turistická sezóna. Nás čekalo několik srazů, a tak jsme se snažili. Začínáme tradičně dubnovou Jízdou historických vozidel v Chomutově a končím Mezinárodním skútrsrazem v Budišově nad Budišovkou. To je také důvod, proč toto číslo Občasníku, v pořadí již krásné osmdesáté, vychází s drobným zpožděním.

26. SRAZ HIST. VOZIDEL CHOMUTOV 30.4.2022 (*****)

Sezónu jsme letos začali tradičně jako před dvěma covidovými roky, takže ne naší vlastní akcí, ale jízdou historických vozidel pořádanou VCC Chomutov.

Naše letošní účast nebyla nijak velká, ale příčinou je i to, že tato akce je v kolizi s „Kladenskou burzou“ ve Velké Dobré, která patří stále k těm větším a dobře navštěvovaným jak prodejci tak i zákazníky, ale přece jen se nás tam na startu sešlo z našeho klubu šest.

Jinak samozřejmě průběh akce byl tradiční, výstava veteránů v centru Chomutova, od 12 hodin start, nejdříve motocykly, pak automobily. Startujících bylo přes sto, a tak když jsme se z okruhu vrátili před druhou hodinou, tak vlastně poslední teprve startovali. Čekalo se tedy na vyhlášení skoro do pěti hodin. A tak jsme poseděli u oběda, a pak na terase u piva a u kávičky …..Libor trochu opravoval, protože jak mohutně přidával plyn, tak přidřel šoupátko v karburátoru.

Když pak byly vyhlášeny výsledky v naší kategorii motocyklů, tak jsme nedopadli úplně nejhůř:

NA OKRAJ

pokračování

Původně dobře fungující předseda, který ještě spolupracoval s Hanušem Čermákem, se díky vlivu jiných skupin brněnských skútristů postupně zhoršoval a měnil trochu svoje názory …… až to vyvrcholilo jeho odchodem z funkce a zcela neprůhlednou a dosud nikdy nevysvětlenou volbou nové předsedkyně klubu.

4. Jitka Kubálková

Z naší historie z dob kněžny Libuše známe dobře slogan: „Běda mužům, kterým žena vládne!“
A když ani bývalý předseda nepovažuje za slušnost informovat členskou základnu o tom, že někde v hospodě v Brně si pár opilců zvolilo novou předsedkyni klubu ….a dozvíte se to až tak, že hledáte mailovou adresu předsedy klubu a zjistíte, že je tam jiné jméno :-(. Tak bohužel takto zvolená předsedkyně nikdy nemůže mít podporu všech členů klubu.
Tak at’ si tam v Brně vládne, jak chce , a já jsem moc rád, že tady naše Česká sekce nemusí dělat žádná rozhodnutí za zády kamarádů a členů klubu a můžeme fungovat bez intrik.

NA OKRAJ

Bílá Jawa 250

2. Štěpánka Malypetrová
4. Libor Volek + vnučka (ext. výpomoc)
7. Honza Wild + dcera
8. Vlasta Hartman
9. Marcel Malypetr
16. Jarda Levák + dcera (nebyli klasifikováni, protože si Jarda s sebou nevzal na jízdu protokol :-()

A tak máme zase doma další pohár, budu je muset trochu přerovnat, aby se vešel :-). Každopádně to byl zase moc hezký den, jak jsme na to byli zvyklí před „Covidem“, a já dávám organizátorům i nám soutěžícím plný počet hvězdiček.

65. SRAZ ČSSČ NELAHOZEVES 13.-15.5.2022 (*****)

REPORTÁŽ

Již 65-tý sraz pořádaný ČSSČ a letos první měl na starosti Jirka Hájek, který v **Nelahozevsi** už dlouuuuhá léta bydlí, a tak se sraz odehrával v blízkém okolí jeho bydliště …. tedy v ubytovacím zařízení **Marina-Vltava** a Nelahozevském zámku. Ale vezměme to popořádku.

Dělal jsem zase sekretářku, psal jsem maily, vysvětloval, upřesňoval, dopisoval, škrtal. Moc účastníků nebylo přihlášeno, pak se objevily problémy s cenou ubytování, a tak to někteří vzdali s tím, že přijedou třeba jen na jednu noc nebo že budou spát doma (nebo na chalupě jako my). Pak se ještě přidaly nemoci (covid a bolavá záda),

přidaly se i domácí oslavy ….a já měl trochu strach, že se nesejdeme. Ale dopadlo to dobře, účast sice nebyla velká, ale vyjížďka, na kterou přijeli i Jirkovi místní kamarádi, byla docela dobře zastoupena a byla nás na silnici dostatečně dlouhá šňůra.

V pátek večer jsme se sešli a poseděli venku u vody. Ráno jsme se už sešli ve větším počtu, někteří dorazili na dva dny, jiní jen na vyjížďku. Jirka přivezl z domova své skútry, protože to měl opravdu domů kousek, a tak jsme tam měli výstavku Čezet a Maneta, i když ne všichni na skútrech přijeli.

Prvním cílem naší vyjížďky bylo nádvoří **Nelahozevského zámku**, kde probíhal první ročník srazu veteránů. Sešlo se jich tam docela dost, a tak bylo co prohlížet.

NA OKRAJ

Obec Nelahozeves

Obec Nelahozeves (německy Mühlhausen an der Moldau) leží ve středních Čechách v okrese Mělník 22 km vzdušnou čarou na sever od Prahy. Je známá jako rodiště hudebního skladatele Antonína Dvořáka. Žije zde přibližně 2 200 obyvatel, nachází se zde asi 700 domů. Rozkládá se na levém břehu Vltavy, která zde dosahuje nadmořské výšky 170 metrů. Kromě hlavního sídla k obci patří také vesnice Podhořany, Hleďsebe a Lešany. Katastrální území obce zaujímá plochu 1432 hektarů. V minulých dobách k Nelahozevsi patřily osady Strachov a Lobeček na protější straně řeky Vltavy.

Rodný dům Antonína Dvořka

Nelahozeves byla obydlena už od mladší doby kamenné. Dokazují to početné archeologické nálezy zejména ze sousední kralupské čtvrti Lobeč, z Lešan i z Hleďsebi. Nejstarší dochovaná písemná zpráva o Nelahozevsi pochází z roku 1352. Původně náležela Nelahozeves českému knížeti a později pražské kapitule, od níž přešla v husitských dobách znovu pod panovníkovu komoru. Roku 1469 ji dal král Jiří z Poděbrad svému rádci Řehořovi z Heimburka, později mu byla odňata.

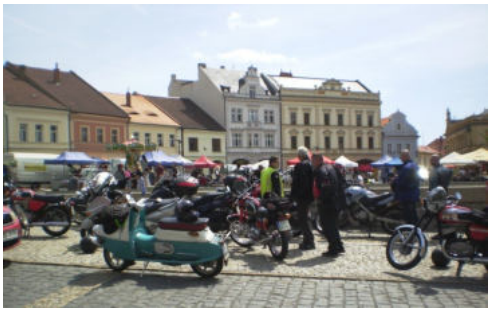
Poté se stala předmětem sporů mezi církvemi a světskými vlastníky – až v letech 1544–1558 získal tvrz, poplužní dvůr i vesnici s mlýnem postupně Florián Gryspek z Gryspachu (1504–1588) a roku 1553 začal budovat zámek. Vybudoval zde velkou knihovnu a obrazárnu. V budování pokračoval jeho syn Blažej Gryspek z Gryspachu, který

NA OKRAJ

...pokračování

kolem roku 1613 dovršil stavbu zámku zhruba do konečné podoby. Po své smrti v roce 1620 však zanechal panství zadlužené, takže je roku 1623 koupila Polyxena z Lobkovic.
Celkem to bylo deset vesnic, které ve třicetileté válce potom značně utrpěly zejména od Švédů, avšak ve druhé polovině 17. století byly dány hospodářsky do pořádku. V majetku Lobkoviců zůstala Nelahozeves jako fideikomisní (od roku 1677) až do rozpadu feudalismu v roce 1848, resp. jako samostatný velkostatek až do poloviny 20. století, tj. i po pozemkové reformě z doby první republiky.
Od roku 1845 zde byla ve výstavbě železniční trať z Prahy na sever, pravidelná doprava na ní začala fungovat na jaře 1851. Velký význam pro obec měla v minulých staletích řeka Vltava, která sloužila jako dopravní tepna. Vzhledem ke zvýšené poloze netrpěla Nelahozeves zpravidla vůbec povodněmi, ze kterých jako největší je nutno připomenout záplavy z let 1784, 1845 a 1890. Regulace řeky byla uskutečněna kolem přelomu 19. a 20. století, intenzivní lodní doprava se rozvinula až ve 20. století.
P.S. Na okraji obce se nachází centrální tankoviště ropy pro celou Českou republiku, které je postaveno ve vytěžené pískovně. Proudí sem ropa z ropovodů Družba a Ingolstadt. Celková kapacita nádrží činí 1 550 000 m³ ropy. Tankoviště se skládá ze 16 nádrží, šest z nich má kapacitu 125 000 m³. Jedná se o hlavní skladové zásoby ropy České republiky

Pak jsme odjeli do **Mělníka**, tam jsme zaparkovali na náměstí, kde probíhaly nějaké trhy, zašli jsme nejdřív na zmrzlinu, a pak se podívat na vyhlídku, odkud je dobře vidět soutok Labe s **Vraňansko-hořínským kanálem** a špatně vidět soutok Vltavy a Labe. Udělali jsme si tam pár foteček a pokochali pohledem na tuto krásnou část naší země.



Pak jsme pokračovali podle již výše uvedeného kanálu až ke zdymadlu, které umožňuje prodloužit splavnost našich řek. Zdymadlo je po opravě a úpravě , kde byla kvůli možnosti zvýšení průplavné výšky namontována zdvihací část mostu o váze asi 420 tun.

Zase jsme si tuto technickou raritu prohlédli a pročetli místní informační tabule, a

pak jsme se už všichni těšili na oběd, který měl probíhat v jistém **ZOO parku**, i když jsme byli upozorněni, že opravdu jsou jídla připravena z jiných potravin, než které jsou určeny pro zvířata. Měli jsme trochu smůlu, zrovna tam přijela nějaká parta cyklistů, nervóznímu kuchaři došly řízky a bramborové knedlíky, a tak jsme na oběd musel chvíli čekat, ale vydrželi jsme to všichni, nikdo hlady neomdlel.

Asi jsem zapomněl napsat, že Jirka objednal opravdu špičkové a ukázkové počasí, takže celý den bylo opravdu teplo a slunečno, což určitě člověka tak trochu nutí spíš vyhledat trochu stínu než se nějak aktivně hnát do dalších plánovaných akcí vyjížďky.

Ale další plánovanou zastávkou byla návštěva jednoho dovozce starých motocyklů převážně české výroby (popř. výroby ze zemí RVHP) v obci **Vepřek**. Tam jsme prohlédli nějaké jeho exempláře, jak určené k prodeji, tak jeho vlastní, a řádně jsme si o motorkách pokecali.

Posledním místem, které jsme v rámci vyjížďky chtěli navštívit, bylo **Muzeum technických hraček ve Velvarech**. Toto muzeum má tu zvláštnost, že je rozděleno do dvou budov od sebe vzdálených několik set metrů. Navštívili jsme první část, ale oproti jiným muzeím žádná velká sláva. Někteří tam už ani nešli a vydali se zpátky do kempu, takže jsme je pak následovali a druhou část muzea jsme vynechali.

NA OKRAJ

Zámek Nelahozeves

Zámek Nelahozves je stavba ze 16. století patřící mezi nejvýznamnější pozdně renesanční objekty v Čechách. Zámek se nachází ve stejnojmenné obci, cca 25 km severně od Prahy na vyvýšené skále nad Vltavou. Je chráněn jako kulturní památka.

Na zámku se nachází rodová Lobkowiczká sbírka umění. Současným majitelem zámku je William Lobkowicz. Zámek je běžně turisticky přístupný pro veřejnost.

Stavbu zámku započal Florián Gryspek z Gryspachu roku 1553, tehdejší poradce českého krále Ferdinanda I.“. Florián Gryspek se v Nelahozevsi zdržoval hlavně na konci svého života. Právě zde také zemřel 29. března 1588. Nelahozeves pak zdědil nejmladší z jeho synů, Blažej. Dokončení stavebních prací dokazují letopočty nad portálem z let 1613 a 1614.

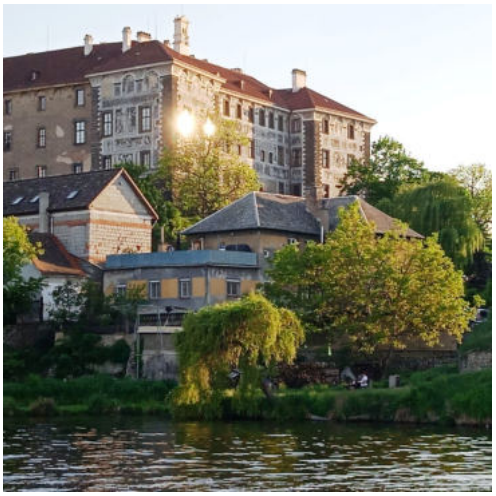
V roce 1914 však zámek poškodil požár, přiněmž zanikly skoro všechny kazetové stropy ve druhém podlaží. Zámek pak nebyl obýván. V roce 1950 byl zámek znárodněn. V roce 1993 zpět navrácen knížecí rodině Lobkowiczů. Zástupcem rodu v roce 2013, který žije v Čechách, byl William Lobkowicz. Rodině patří také hrad Střekov, zámek v Roudnici nad Labem a Lobkovický palác, jediný soukromý palác v areálu Pražského hradu.

NA OKRAJ

Laterální plavební kanál Mělník - Vraňany

je průplav mezi Vraňany a Mělníkem. Jeho účelem je umožnit velkým říčním lodím plout po klidné hladině a vyhnout se nebezpečnému proudu v posledních peřejích na Vltavě před soutokem s Labem. Kanál je 10,1 km dlouhý. Kanál se stavěl v letech 1902 -1905 a kromě samotného prokopání a vyzdění kanálu byl současně postaven Vraňanský jez s vorovou propustí, u které kanál začíná. Přes kanál bylo počátkem 20. století vybudováno osm mostů a především dvoukomorové zdymadlo u Hořína, které překonává více než osmimetrový rozdíl hladin je technická památka. Zdymadlo Hořín kanál rozděluje na horní a dolní část. Horní část kanálu má šířku 18 až 36 m, délku přes 6 km a hloubku 2,4 až 3 m. Po jeho délce jsou rozmístěna čtyři obratiště. Na začátku kanálu jsou 20 m široká vrata pro jeho uzavření v případě velké vody. Provoz v kanálu je jednosměrný a je řízen světelnou signalizací s výhybnou v Lužci nad Vltavou. Dolní plavební kanál v úseku Hořín - Mělník má šířku 18 až 40 m a minimální hloubku 2,5 m. Tento laterální plavební kanál spolu s plavebními komorami umožnil splavnit Vltavu u jejího ústí do Labe. Horní část je příležitostně využívána pro závody ve veslování na dlouhé trati. Kanál je využíván při vodní turistice k návratu z Mělníka do Vraňan.

Na Vraňanském jezu byla v letech 2004—2006 vybudována malá vodní elektrárna s vodorovně umístěnou Kaplanovou turbínou a instalovaným výkonem 2,75 MW. Část technologie pro přenos VN (TR suchý 3500kVA, 23/6kV) byla dodána společností Power-Energo, s.r.o.



V „Marině“ jsme se vrhli na orosený zlatavý mok, kde na výběr byl i **Zlatý bažant**, který není v našich restauracích úplně běžný. V šest hodin večer jsme nasedli na parník a vyjeli po řece proti proudu až do Dolan nad Vltavou, takže jsme vlastně projeli celé Kralupy, podle odhadu je to asi něco přes 4 km po vodě. Plavba trvala asi hodinku a půl a bylo to velice milé zpestření, které míváme v rámci srazů jen výjimečně.

Pak jsme ještě poseděli, ale večer už začalo být i trochu chladno, tak jsme se rozprchli do postelí. Ráno už jen balení a loučení jako normálně, ještě jsme cestou zajeli k Liborovi na kafe a to už byl opravdu úplný konec.

A hodnocení??? Byly tam takové drobnosti, které ovšem nebyly způsobeny organizátorem. Trochu dražší ubytování, čekání na oběd, ale jinak to měl Jirka, co by náš organizační panic, vymyšlené dobře, ta plavba parníkem byla bezvadná, takže dávám plný počet hvězdiček.

SRAZ PŘÁTEL ZNAČKY JAWA LEDCE 11.6.2022

REPORTÁŽ

Možná, že v nějakém rok starém Občasníku byste našli poznámku o tom, že už nesmím v našem kalendáři zapomenout na tuto zajímavou akci, která se koná v rodišti Františka Janečka v Ledcích u Hradce Králové. A zase jsem zapomněl a už jsem měl naplánovanou jinou akci, když mi kolega Pavel Gabriel napsal, jestli taky na setkání jedu.

Tak aspoň pár fotek od Pavla a doufám, že pro příští rok na tuto akci nezapomenu, a pokud nebude její termín v kolizi s nějakým naším srazem, že se zúčastníme i ve větším počtu. A nebudu šetřit ani čezetáře….vždyť třeba ČZ 350 má motor Jawa :-).

NA OKRAJ

Soutok Labe a Vltavy

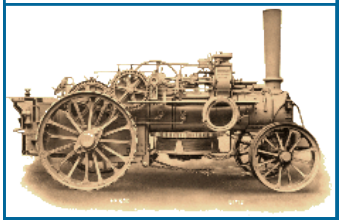
Soutok Labe s Vltavou je turisticky velmi atraktivní místo. Nejdelší česká řeka Vltava se pod mělnickým zámkem vlévá jako levostranný přítok do Labe. Avšak podle pravidel nepsaných i psaných by tomu mělo být naopak, tzn. Labe by se mělo vlévat do Vltavy. Vltava je zde totiž se 430,2 km výrazně delší, na vodu při průměrném průtoku 149,9 m3 za vteřinu vydatnější a její povodí zabírající přes polovinu Čech rozlehlejší. Důvodem této "záměny" je skutečnost, že povodí Labe obývali již ve starověku Keltové a považovali řeku za hlavní tok. Labe od pramene měří jen 235 km. Vltava pramení ve výšce 1172 m nad Kvildou na Šumavě. Zprvu teče pod jménem Černý potok a potom jako Teplá Vltava. Splynutím s Vltavou Studenou vzniká Vltava. Labe pramení v Krkonoších na Labské loukce, v nadmořské výšce 1384 m, a název si nese od soutoku Labského potoka a Bílého Labe. K Severnímu moři u Cuxhavenu měří Labe od pramene 1171 km. Význačný je soutok také jako výchozí bod pro měření délky obou řek. Lodníci mluví o místě jako o nulovém bodu pro kilometráž. Klín soutoku patří na Mělníku mezi nejprodávanější pohlednice. Nejkrásnější pohled na soutok se nabízí z některých vyhlídek, např. z Vrázovy vyhlídky, a restaurací na mělnickém návrší. Soutok je někdy zaměňován s místem, kde se do Labe vlévá umělý vltavský kanál. Samotný soutok je o kousek výše proti proudu Labe.

NA OKRAJ

Muzeum Starých Strojů

"Uvážíme-li hrůzný úkaz v přírodě zemětřesení, jest jenom účinek uzavřené páry uvnitř země. A tak jak se nám síla nevázané páry v hrůzyplných účincích co pravý borce i hubitel všeho objevuje, tak opět v celé obsáhlosti blahonosných účinků pro člověčenstvo vyvozuje, je-li jenom lidským důvtipem řízena a vedena."

Petr Správka, 1863



Muzeum starých strojů a technologií je nezisková organizace. Cílem této organizace je záchrana a renovace historické techniky prezentující vývoj našeho průmyslu v minulém a předminulém století.

Muzeum působí v bývalé textilní továrně Vonwiller v Žamberku, kde postupně otevírá jednotlivé expozice, se zaměřením na různé odvětví historické techniky a jejího vývoje. Pokud je Vám tato oblast bízká, uvítáme spolupráci s Vámi na libovolné úrovni od externích podporovatelů až po nové členy.

Areál textilní továrny má muzeum v plánu přeměnit na interaktivní centrum zaměřené na vývoj technologií v Rakousku-Uhersku a následně v Československu, kde většina exponátů bude plně funkčních. Návštěvníci si exponáty mohou nejen prohlédnout, ale i "na vlastní kůži zažít" při příležitostných akcích.

Cílem je aby v areálu vzniklo centrum umožňující spolupráci mezi muzeem, restaurátorkými dílnami a restaurátorskou školou, spolu se službami v oblasti cestovního ruchu.

http://www.starestroje.eu

mobil: +420 737 239 065 (průvodce)

66. SRAZ ČSSČ KOPŘIVNICE 26.-29.5.2022 (*****)

Náš **66. sraz** pořádaný ČSSČ sice nebyl tak dlouhý jako Route 66, ale přesto patřil k těm kilometrově trochu delším. Musíte si také uvědomit, že naše republika dlouhá cca 487 km by se na Route 66 (délka 3940 km) vešla vedle sebe zhruba 8 krát, a tak je tady společná jen ta šedesátšestka.

Hlavním cílem tohoto srazu byla návštěva nového **Muzea nákladních vozů v Kopřivnici**, na kterou jsme se už chystali delší dobu. Ale nejdřív bylo oddáleno jeho otevření, pak zase „covid“, a tak na Kopřivnici přišla řada až nyní.

Přece jen pro většinu z nás je Kopřivnice trochu vzdálenějším cílem, a tak jsme se rozhodli tento sraz trochu protáhnout a navštívit více míst. Sraz a hlavně ubytování zajišťoval původně Zdeněk Paulus, ale když pak musel poslechnout rozkazy domácí velitelky a jet na konkurenční sraz, tak to tak trochu zůstalo na mě, abych tu funkci dohadovatele-ubytovatele převzal já, ale musím říct, že to Zdeněk dohodl dobře, a tak jsme neměli s ubytováním žádné problémy.

Účast byla taková, myslím, akorát. Normálně na srazu bych si myslel, že se nás sešlo málo, ale u tohoto delšího srazu byla účast 10 lidí (v Žamberku), a pak 8 lidí v Kopřivnici tak akorát, aby bylo cestou veselo, ale aby nás zase nebyla dlouhá šňůra na silnici, kde se budeme ztrácet a nevědět o sobě. Sice pak zase padla zmínka o možnosti nákupu „intercomu“, ale myslím, že to bylo jen takové platonické. Faktem je to, že jsem kdysi zakoupil vysílačky, ale jednak si na ně nikdo nevzpomněl, jednak jsem je zapomněl a jednak jejich použití není tak úplně komfortní, i když je to zase lepší než nic. Ale nevím, jestli z toho „intercomového“ mráčku zaprší.

Ve čtvrtek jsme se začali sházet tak trochu postupně, ale do **Žamberka** do kempu jsme dojeli všichni v pohodě. Ubytování jsme měli ve třech chatách, kde bylo samozřejmě i ubytování „v patře“, s čímž měl hned Luboš velký problém, ale nakonec se nějak zklidnil. Ono je to hlavně tím, že je z nás nejhubenější, a tak nemá nervy dostatečně obalené tukem, aby byl nervově silný a odolný proti drobným životním zádrhelům. Já ale myslím, že cena 250 Kč za noc včetně lůžkovin je v dnešní době opravdu velice příznivá…….v přízemí i v patře :-)

Po ubytování cestou do restaurace si Honza Homolka vzpomněl, že zahlédl na netu informaci, že vstup do **Muzea techniky v Žamberku** je možný jen po předchozím objednání, což jsme my ostatní nevěděli, ale on zavolal a stačil ještě všechno zařídit, takže nám vlastně tu návštěvu muzea tímto zařídil. Jinak by to třeba ani nevyšlo. Večer jsme poseděli, podiskutovali, někteří sportuchtiví kolegové seděli u bedny kvůli

hokeji, ale faktem je to, že to dříve nebývalo a já jsem to považoval za velký přínos celé naší skútristické party, že nejsou mezi námi blázni, co se vydrží dívat hodiny na někoho, kdo se honí za kusem gumy nebo nafouklé kůže :-(. Časy se zřejmě mění :-(.

Ráno jsme měli dost času, protože návštěva muzea byla objednaná na 10. hodinu, tak jsme se odubytovali, vše pobalili a pomalu vyrazili směrem k muzeu. Oba Honzové na skútrech odjeli na nějakou rodinnou slavnost, a tak nás zbylo jen těch 8 (7 motorek a Míra Vokáč s autem). To auto se nám později moc hodilo.

Absolvovali jsme prohlídku muzea s průvodcem, který to měl vše v malíčku a ještě ke všemu byl jeho výklad okořeněný takovým trochu „suchým anglickým humorem“. Pak už jsme ale trochu spěchali, abychom stihli oběd, návštěvu firmy **Velorexport** a jejího majitele a kamaráda Martina Kose a taky přejezd do našeho dalšího ubytovacího místa.

Změnili jsme trochu pořadí a jeli napřed do **Velorexportu**, kde nás ale tak brzy nečekali, a tak jsme tam museli chvíli počkat. Chtěli nám představit a taky zapůjčit k projížďce některé stroje, což se taky nakonec stalo, a přivezli pro zájemce Jawu 350 OHC se sajdou a sólo indickou Jawu 300. Někteří se projeli a vyzkoušeli, jak to vypadá za řídítky těchto strojů, pak ale začalo pršet, tak jsme se přemístili do haly, kde nám pánové (tedy Martin Kos a jeho syn) ukázali, na čem pracují a jaké stroje tam mají nachystané k připojení sajdkárů. Bylo to velice zajímavé a já jsem se s Martinem už docela dlouho neviděl, tak to setkání bylo o to milejší a příjemnější.

NA OKRAJ

VELOREX

VELOREX 560

VELOREX 562

VELOREX 563

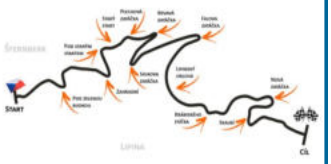
VELOREX 565

VELOREX 700

NA OKRAJ

Ecce Homo

***Ecce Homo** (z latiny Ejhle člověk) je název závodní tratě v České republice v moravském městě Šternberk, na níž se pravidelně konají automobilové závody do vrchu.*



Geografická poloha závodní tratě je na úpatí Nízkého Jeseníku v místě, kde přechází rovinatá Haná do prvních kopců, kde Ecce Homo směřuje od Šternberka na severovýchod na město Moravský Beroun.

Přírodní závodní trať Ecce Homo Šternberk má dlouhou historii. První sportovní motoristický podnik se na ní konal v roce 1905 v rámci soutěže spolehlivosti a tzv. konkurenční jízdy na trase Vídeň – Vratislav – Vídeň[1]. První samostatně konaný závod do vrchu s názvem Ecce Homo (Das Ecce Homo Rennen) byl uspořádán v roce 1921[2]. Od roku 1971 se každoročně koná stejnojmenný mezinárodní závod do vrchu Ecce Homo Šternberk.

Organizaci závodu a správu závodní tratě obstarává Automotoklub Ecce Homo Šternberk se sídlem ve Šternberku.

Délka tratě:	7800 m
Převýšení:	307 m
Stoupání:	průměr 3,6%
Šířka:	min. 7 m

Profil tratě je tvořený zeměpisnou polohou. Trať je vedena po úbočí údolí, které směřuje směrem od Šternberka na obec Dálov. Start závodu je ve Šternberku na křižovatce ulice Opavské a Sadové nad Tyršovým sadem (městským parkem) v nadmořské výšce 300 m n. m. Silnice průběžně stoupá po vrstevnicích zmíněného údolí až překoná vrchol zhruba ve výšce

Po prohlídce jsme jeli na oběd a protože jsme to už znali v kempu, tak jsme tam zajeli znovu, naobědvali se, pak se všichni přistrojili do „gumy“ a vyrazili směrem Kopřivnice, i když náš cíl byl asi o 40 km blíž u obce **Klokočůvek v Kempu Maria Skála.** Ovšem cestou na nás čekal náš moravský kolega Jarda Zlámal (čekal ve Šternberku na hřbitově), který nám slíbil dovést nás až na místo. Přijeli jsme asi trochu se zpožděním oproti plánovanému času a Jarda už zase asi taky spěchal, takže nás provedl tratí **Ecce Homo**, kde se chystaly závody na druhý den a trať byla obklopena fanoušky, kteří nám mávali a povzbuzovali nás, když jsme si to frčeli nahoru kopcem.

Musím se přiznat, že na mé jawičce 350/354 s letitými gumami (minimálně 40 let) se mi po mokré vozovce moc dobře nejelo a často jsem musel v zatáčkách trochu korigovat směr motocyklu, který navíc vzadu zatížen naloženým PAvem, si tak v zatáčkách občas „žil svým vlastním životem“ bez ohledu na to, co jsme si zrovna přál já. Nakonec jsme ale v pořádku dojeli do kempu, kde se s námi Jarda rozloučil a zase spěchal domů, kde měl nějaké řemeslníky. Ani jsme mu nestačili pořádně poděkovat.

V kempu jsme se zase ubytovali, byla tam příjemná a upovídaná paní vedoucí, a pak nějaký člověk, což byl asi její manžel, ale jako číšník byl, myslím, tímto řemeslem naprosto „nepolíben“ a velice mi připomněl jednu letitou historku z Chorvatska. Přijeli jsme tam s rodinou asi před 25 lety na dovolenou, do penzionu v Trpanji na Pelješacu. Tam nám řekli, že se musíme hlásit u manželky majitele, že nám dá povlečení. Tak jsme se ptal jednoho českého hosta, která to je a jak ji poznám, a on suše odpověděl: „To je ta mrtvá, jak tady chodí….“ A to bylo přesné označení. Za chvíli se objevila štíhlá paní s kamenným obličejem, naprosto bez emocí, bez energie, bez sebemenší snahy se nějak s čecháčkama domluvit, přestože tam bylo možno se česky všude dohodnout ….a v ruce držela povlečení, jen ho po nás hodit :-(. Tak takhle nějak vypadal ten člověk v restauraci v hotelu Maria Skála.

Ubytovali jsme se a hned jsme zašli na večeři, protože jsme tam byli vlastně sami a objednané ubytování s polopenzí bylo jen pro nás. Tak jsme pak po jídle zase chvíli poseděli, ale ne moc dlouho, protože ten člověk s funkcí číšníka nás začal asi v 9 hodin vyhánět, proto jsme museli ještě chvíli posedět na chatě u nějakých zásob z vlastních zdrojů.

Ráno ještě před snídaní mě kolegové upozornili, že mám prázdné zadní kolo u mé jawičky a po nafouknutí krásně utíkal vzduch, takže bylo vymalováno, takhle jsem s tím jet nemohl. Kolo šlo ven, plášť dolů a zjistilo se, že plášť je na vnitřní straně poškozený a že postupně prodřel z boku duši. Měl jme sice náhradní, ale ta by to taky asi dlouho nevydržela, tak jsme začal telefonicky shánět náhradní plášť, ale kolegové museli vyjet, abychom stihli celý plánovaný program. Já jsem jel s Mírou Vokáčem jeho autem shánět plášť, ale jediná prodejna Barum (Best Drive) v celém širokém okolí, která měla mít v sobotu otevřeno, měla dovolenou :-(. Tak jsme to na první pokus

vzdali a odjeli do muzea Tatra II, což jsou nákladní vozy, kde už naši kamarádi byli.

Muzeum jsme si prohlédli a jen jsme se trochu divili, že do samostatné haly, kde je umístěna Slovenská Strela, je třeba si koupit další lístek a neplatí tam lístek z muzea. Strela je vidět za sklem, musíte tam čumět jak malý dítě do hračkárny, abyste aspoň Strelu zahlédli…….chápu, že byla renovace drahá, chápu, že si majitelé muzea nepřejí, aby tam každý lezl a všechno osahával, ale kdyby kolem ní byla nějaká šňůra, aby se návštěvníci mohli podívat aspoň z venkova ale ne za sklem, tak by to asi bylo i za těchto podmínek řešitelné.

Muzeum je krásné, nové, určitě byla jeho příprava a přestavba z původní slévárny velice nákladná a složitá, Ale na druhou stranu …..to vstupné není úplně lidové a myslím, že počítat s tím, že by muzeum veteránů vydělávalo nějaké horentní sumy majiteli, to je asi trochu naivní představa. Takové muzeum je vlastně kulturní památka a ne stroj na peníze. Každopádně díky za to, že muzeum je, že se ho podařilo zrealizovat a zase jsem musel poslouchat připomínky mých kamarádů: „kam se sere to vaše muzeum v Boleslavi“ ….samozřejmě myšleno Škoda Auto muzeum. A já jako letitý škodovák, fanda škodovek a veteránista jim zase musel dát za pravdu jako už mockrát. A když jsme prošli nové Muzeum Jawa v Týnci n.S., vloni muzeum Svět škodovek, teď muzeum Tatra II …….. všude na vás dýchá atmosféra z dob, kdy ty exponáty byly ještě v záruce a voněly novotou, jen to muzeum v Boleslavi je naprosto německy neosobní, chudé, bez nápadu, bez emocí, bez vkusu …..zase jako ta „mrtvá“ v Chorvatsku :-(.

Po shlédnutí muzea jsme jeli společně na oběd, objevili jsme restauraci proti dalšímu **Auto moto muzeu**, kam jsme měli namířeno. Ale to už jsme měli tou dobou vytelefonováno a vygugleno, že si pro plášť na jawičku mohu zajet do **Rožnova pod Radhoštěm**, kde majitel veteránského krámku nám otevře v 15:45 hod. dveře svého obchodu a zase mě zachrání jako před cca 6

NA OKRAJ

500 m n. m. v okolí Lipinského oblouku a dále směřuje na Moravský Beroun. Jezdci protínají cíl v nadmořské výšce 607 m n. m. ve vzdálenosti 7800 metrů od startu a z druhé strany 1,3 kilometru od osady Nové Dvorce, kde je točna závodních vozů a parkoviště vozidel po dojezdu do cíle. Tento profil tratě s délkou 7800 metrů je v současnosti nejdelší vrchařskou tratí v České republice, na kterém se konají amatérské, národní a mezinárodní závody do vrchu.
Jednotlivé úseky tratě Ecce Homo jsou pojmenované podle událostí, které se v historii závodu v místě udály nebo specifického charakteru úseku. Od startu závodní tratě jsou jednotlivé úseky pojmenovány:
Absolutní trať ový rekord Ecce Homo Šternberk drží od roku 2022 Ital Christian Merli, který zajel 7800 metrů dlouhou trať v čase 2:39,80 min. s vozem Osella FA30 EVO Zytek LRM , čímž vylepšil svůj loňský rekord o 8 setin sekundy ….tedy průměrnou rychlostí 175,7 km/hod.

1951 – Smrt Bruno Sojky – 30. 06. 1951 se zahalilo Ecce Homo Šternberk do černých barev. Smrt vstoupila do průběhu tréninkových jízd na tehdejší okruhový závod. Tovární jezdec Tatry Kopřivnice, Bruno Sojka, havaroval v levotočivé zatáčce se svým Tatraplánem Sport T-602 a jeho život v místě nehody vyhasl. Byla to velká tragédie pro československý motorsport a na počest jezdcova jména byl v této zatáčce postaven pomník a zatáčka byla pojmenováno po zesnulém jezdci. Sojkova zatáčka je od roku 1951 jedním z nejznámějších míst celé tratě, bohužel se smutnou historií.

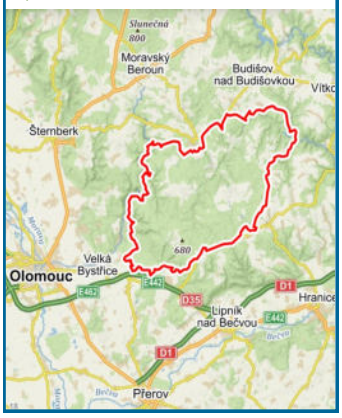
NA OKRAJ

Libavá

Vojenský újezd Libavá(též vojenský výcvikový prostor Libavá, zkráceně VVP Libavá) je vojenským újezdem o rozloze 235,5 km² v Olomouckém kraji, na severovýchodě okresu Olomouc, v oblasti Oderských vrchů. Sídlem újezdního úřadu je Město Libavá. Rozkládá se na Moravě, ale před svým zmenšením k 1. lednu 2016 zasahoval východním okrajem svého tehdejšího území i do Slezska.

Vojenské území kolem Města Libavá vzniklo na základě rozhodnutí Gottwaldovy vlády ze dne 17. září 1946 o zřízení vojenského tábora Město Libavá. Na základě usnesení vlády ČSR ze dne 6. června 1950 byl vojenský tábor ke dni 1. červenci 1950 prohlášen vojenským újezdem. Vymezení újezdu se různým způsobem dotklo celkem 47 obcí.

Území újezdu bylo rozšířeno dalším usnesením vlády ČSR ze dne 5. února 1952 se zpětnou platností k 1. únoru 1952. Po rozšíření tvořila území újezdu celá katastrální území 24 obcí (16 ze správního okresu Moravský Beroun); 1 ze správního okresu Šternberk; 4 ze správního okresu Hranice; 3 ze správního okresu Olomouc). Roku 1957 došlo k menší změnám vymezení území vojenského újezdu. K 1. lednu 2003 byl vojenský újezd Město Libavá přejmenován na vojenský újezd Libavá.

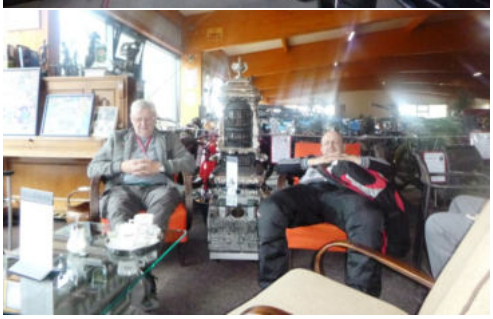


lety, kdy jsme si v neděli u něj kupoval nová řídítka na Čezetu, protože ta moje mi praskala cestou ze srazu na Slovensku. A tak mi promiňte, že tomu prodejci udělám (výjimečně) trochu reklamu, protože za svoji ochotu si to určitě zaslouží !!!!!

JAWA-ČZ
Výroba a prodej náhradních dílů na motoveterány
Provádíme repase tachometrů
e-mail: motoveterandily@seznam.cz
prodejna: +420 **774 643 405** kancelář: +420 **778 518 336**
Internetový obchod:
www.mvdily.cz · www.motoveterandily.cz

Po obědě jsme si prohlédli výše uvedené muzeum, které zahrnuje zajímavé automobily i motocykly mnoha světových značek. Pro nás skútristy bylo zajímavé to, že tam stál trochu „vytuněný“ skútr Čezeta 501/05, který by potřeboval několikatýdenní pobyt v nějaké čezetářské nemocnici, ale je tam i skútr **Rodeo pana Hasmanna** a druhý podvozek na skútr, který už pan Hausmann nestihl dostavět.

Cesta do Rožnova ovšem nebyla úplně jednoduchá, Karel se asi zakoukal na nějaká děvčata, když ostatní brzdili a odbočovali a pokusil se Liborovi přejet přes PAva. To se mu nepodařilo, ale jeho „kalif“ to celkem



vydržel bez úhony, zatímco „pavík“ skončil v zavazadlovém prostoru Mírova auta, protože se tvářil tak trochu „nakřivo“ jako když někdo dostane pořádnou facku. Pak už jsme dojeli bez problémů a určitě jsme udělali prodejci aspoň trochu kšeft za to, že nám tak ochotně vyšel vstříc. Já jsem si koupil kompletní obutí na jawičku a kamarádi kupovali sice už menší věci, ale určitě majitel krámku tam nejel zadarmo.

Po nákupu jsme už vyrazili všichni společně do kempu, jen se zastávku na kávičku u pumpy. Dojeli jsme v pohodě a já jsem začal hned chystat generálku mojí jawičky z pohledu jejího obutí. Museli jsme však nejdřív zajít na večeři, aby to paní vedoucí moc dlouho neohřívala, ale po večeři jsme hned vyrazili zpátky k chatě do práce. Tady musím určitě nejvíc **poděkovat kamarádovi Karlovi Vodrážkovi** (ale samozřejmě i Jardovi, Lubošovi, …), který se do de- a montáže mých kol pustil s takovou vervou, že nemělo cenu ho v tom nějak brzdit. Za chvíli už zase jawička hrdě stála na nafouknutých nových gumách, a tak jsem měl ra-

dost, že zpátky zase mohu jet za řídítky a ne jako spolujezdec v autě. Přece jenom je ten kemp daleko, a kdybych se tam musel vracet s autem a vozíkem pro motorku, bylo by to nejen časově, ale i finančně náročné, když nás teď ten náš zmetek Fialka okrádá na každém litru pohonných hmot asi o 20 Kč na daních :-(.

Večer u piva ještě probíhala velká diskuse, kudy pojedeme zpátky, ale mně v té eforii, že mám zase pojízdnou motorku, to bylo úúúúúplně jedno, a tak jsem to nechal na znalce silnic a majitele navigací, kteří na tom usilovně pracovali. Večer jsme zase poseděli ještě chvíli na chatě, protože obsluha v restauraci opět nebyla úplně vstřícná, i když se to o hodně zlepšilo a dokonce se Liborovi podařilo objednat obložené topinky jako druhou večeři.

Ráno nás přivítalo velice chladným vzduchem, ale modrou oblohou a vypadalo to, že i když se budeme muset obléknout trochu víc, než jak to odpovídá poslednímu víkendu v květnu, tak bychom snad mohli dojet domů bez deště. To se ale podařilo asi jen Lubošovi. Po snídani jsme vyjeli asi kolem 9. hodiny pod vedením Vlasty Hartmana. Nejdřív jsme dojeli do Budišova nad Budišovkou, kde jsme nakoukli do kempu, do kterého jedeme za 3 týdny na sraz skútrů, a pak už jsme se vydali směrem na západ k domovu. Nevím, jak to naši dopravní stratégové vymysleli a naplánovali, ale průjezd vojenským prostorem Libavá jsem nepovažoval za úplně nejšťastnější, protože díky dlážděné silnici jsem neměl ani moc možnost se nějak rozhlížet po krásách okolní přírody. A tak jsme kilometr za kilometrem ukrajovali z toho třísetkilometrového (aspoň pro mě) návratu domů.

Zastavili jsme se zase v Žamberku na parkovišti kousek od kempu, abychom se rozloučili s našimi kolegy Lubošem a Karlem, kteří jeli směr Chrudim, a my ostatní jsme jeli zase zpátky po naší čtvrteční trase na Hradec Králové. Dohodli jsme se, že na oběd zase zajedeme až do Obědovic, což jsme také udělali, i když jsme dojeli už trochu časově po obědě, ale asi to ničemu nevadilo.

Během oběda však začalo pršet, a tak po jídle jsme se zase převlékli do gumičky a pod vedením Libora vyjeli směr Poděbrady. Vlastík se trochu vrátil, aby jel nejkratší cestou na Hořice, ale nám stála v cestě objížďka. Jednak si myslím, že byla blbě označená a jednak asi Libor v tom docela místy silném a nepříjemném dešti trochu bloudil, a tak jsme asi po 20 kilometrech jízdy dojeli do nedalekého Chlumce na Cidlinou. Pak jsme ještě kus popojeli a Libor zastavil na benzince, kde jsme se ve čtvrtek sešli. někteří už sundali gumu, protože přestalo pršet a vypadalo to, že na „západě svítá“, nám, co byla zima, jsme si gumičku nechali, protože sice nehřeje, ale aspoň ji neprofoukne vítr. Ta objížďka byla ale opravdu nepříjemná. Pršelo, foukal vítr a Míra podle teploměru v autě hlásil, že teplota je +10°C, takže na motorky opravdu nic moc. Jediná dobrá zpráva byla, že jsme dali Amíkům gól v hokeji, ale myslím, že to bylo všem promrzlým motorkářům úúúúplně jedno :-).

Tam jsem se s kolegy i já rozloučil, abych se pak v Poděbradech od nich oddělil, ale dojeli jsme snad všichni dobře.

Druhý den volal Luboš Poledne, že když se s Karlem v Žamberku oddělili, že jeli chvíli spolu, ale pak Karel zamířil na Chrudim a Luboš směrem na Pardubice. Podařilo se mu prý projet mezi dvěma mraky a nepadla na něj ani kapka deště. Karel vjel do mraku a ani se nestačil převléknout, prý to vypadalo asi tak, jako kdyby na něj někdo nalil kýbl vody, a tak dojel domů promočený skrz na skrz a jeho první cesta prý vedla do vany s horkou vodou.

Je fakt, že nás to počasí trochu pozlobilo, že mohlo být aspoň tepleji, když už prostě občas musí pršet, ale jinak to byl sraz, jak má být. Myslím, že to byla taková **malá Route 66** v českých podmínkách a já dávám už zase **plný počet hvězdiček** !!!

NA OKRAJ

Panna Maria ve skále

Poutní místo Panny Marie ve skále se nachází na území Spálova nedaleko Klokočůvku v údolí řeky Odry. K poutnímu místu se vztahuje řada legend a pověstí. Podle pověsti zde byl za dob Švédských válek zázračně uzdraven na smrt raněný voják vodou vytékající ze skály. Tato zpráva se brzy roznesla. Mlynář ze spálova ke skále umístil obraz Panny Marie. Po vystavění kostela ve Spálově byl obraz přenesen na oltář. Několikrát obraz záhadně zmizel i ze zamčeného kostela a vždy byl nalezen ve skále na původním místě.

V 19. století na tomto místě byly lázně, protože lidé věřili v léčivý účinek místní vody. Lázně však byly při požáru zničeny a už nebyly znovu obnoveny.

Původní obraz byl nahrazen sochou Panny Marie s Ježíškem v náručí.

Každého 8. září se na tomto poutním místě koná pouť.

NA OKRAJ

Vystupování...kdysi

Pánové, vy, co se ještě stále cítíte jako muži a ne jako jedno asi ze 75 existujících pseudopohlaví, jistě oceníte, jak je krásně třeba to, když ženy vystupují z auta.

OSLAVA 70-TIN ŽĎÁR NAD METUJÍ 4.-5.6.2022 (****)

REPORTÁŽ

Oslava dalšího krásného životního jubilea našeho kolegy proběhla trochu se zpožděním, protože náš kalendář akcí byl teď na jaře příliš nabitý, a tak tohle byl první termín, který se ukázal jako akceptovatelný. I tak však nebyl pro všechny úplně ideální. Mírovi Vokáčovi se vdávala jeho vnučka, a tak na svatbě nemohl chybět, Fišerovci druhý den odjížděli na delší dovolenou a museli stihnout trajekt, takže na oslavu dorazili autem místo na skútrech, Fandovi Čechovi bolely ručičky a nožičky a také jemu samotnému se neudělalo dobře …. a hlavně se mu nechtělo (i když sliboval, že se mu nebude chtít jen v květnu :-(), Honza Chleboun a Zbyněk Plachý (jako vždy) ráno spěchali domů …….a tak to bylo všechno takové narušené tímto spěchem, neúčastí apod. Oslava by měla probíhat v klidu a pohodě, aby bylo na co vzpomínat.

Sraz byl naplánován na 13. hodinu v **Country Saloonu ve Dvoře Králové**, kde jsme se měli sejít na oběd, a pak už společně pokračovat dál. To se také stalo, kolegové ze západu se nejdřív zastavili u nás na kávičku, a pak jsme už společně pokračovali do Dvora Králové. Já jsem zase měl hned samozřejmě cestou technické problémy,

kdy mi začal karburátorem volně protékat benzín, který nebral ohledy na to, že benzín je drahý a že si ho musím platit z důchodu :-(. Ale Jardovi se nakonec podařilo mého skútříka přemluvit ke spolupráci, takže za určitých podmínek jsem byl schopen takto dojet až do cíle ve **Žďáru nad Metují**.

Do Dvora Králové jsme tedy dorazili s malým zpožděním, najedli se a pokračovali už pod vedením oslavence směrem na **Adršpach**, abychom aspoň pohledem na krásné skály měli nějaký kulturní zážitek z cesty. Sice jsme projížděli takovým drobným deštíkem, ale jinak bylo počasí celkem cestovatelsky příznivé.

Po příjezdu do Žďáru jsme se ubytovali ve známých prostorách místního Obecního úřadu a my s Jardou jsme se ihned pustili do hledání závady mého karburátoru. Nic

jsme nenašli, ale karburátor měl zřejmě chuť se po delší době nechat rozebrat a zase složit, aby prokázal, že má u motoru své nezastupitelné a významné místo, ale asi nějaké to smítko tam pod kuželovým ventilkem muselo být, protože po opětném smontování už fungoval karburátor naprosto bezchybně a spolehlivě.

Na půl sedmou byla objednána večeře. Pečená žebra s hořčicí a chlebem jsou oblíbenou potravou pro nastavení správného stavu trávicí soustavy vzhledem k předpokládané následné konzumaci piva popř. dalších vhodných slavnostních nápojů. Porce to nebyla nijak přehnaná, asi tak poloviční oproti minulé akci v Maštali, kde jsme to skoro nikdo nesnědli, a pak jsme to ještě asi hodinu postupně dojídali „k pivu“. Ale říkali jsme si, že je to dobře, že se hned tak nepřejíme zkraje slavnostní hostiny, abychom měli místo pro konzumaci dalších chodů popř. druhé večeře apod.

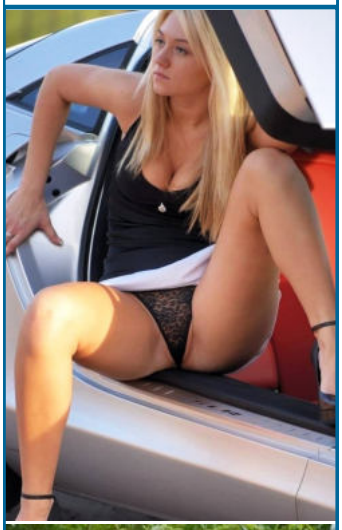
Po večeři začalo blahopřání oslavenci a předávání dárků. Doufám, že se dárky líbily, Vlasta Hartman zase vymyslel krásnou „ptákovinu“ …..70 panáků na prkýnku, kde byl alkohol jen ve 12 z nich pro oslavence a nás hosty, v ostatních byl ochucený čaj. Je třeba přiznat, že Zbyňkovi se z toho podařilo udělat velkou „show“, kdy přesvědčoval místní zaměstnankyně, že v některých panácích je „Republika“, jestli to poznají a mohou si to vypít. Všude byl jen čaj, ale ten psychický teror Zbyňka byl tak účinný, že si snad opravdu myslely, že našly ten správný panák s alkoholem. Opravdu jsme se u toho dost bavili !!!

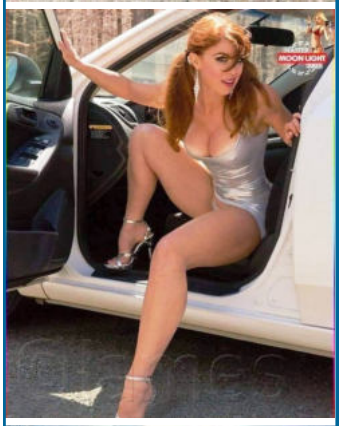
NA OKRAJ

… včera

NA OKRAJ

… a dnes





Samozřejmě, jak se oslavy kumulují, tak se čím dál tím hůř vybírají dárky. Asi tím hlavním dárkem se měly stát hodiny na zeď, které ……..

Víte, co je to Laterna magika???

Wikipedia: *Laterna magika vznikla jako reprezentativní kulturně-propagační program Československé republiky pro mezinárodní výstavu Expo 58, která se konala od 17. dubna do 19. listopadu 1958 v Bruselu*

Základem je to, že v určitém okamžiku se děj zastaví a diváci hlasují, jak má děj pokračovat a vybírají ze dvou možností. A přesně v té situaci jsem teď já, jen s tím rozdílem, že v roli diváků jsem sám a musím rozhodnout, jak dál psát tento článek.

První verze je zachovat se podle rad své babičky, která říkala: “Darovanému koni nekoukej na zuby!!!“ Na oslavu jsme byli pozváni, a tak by ta rada zněla: „Nekritizuj a buď rád, že jsi byl pozván!!!“

Druhá verze je ta, že budu pokračovat v ději tak, jak jsem to vnímal a jak jsem viděl a slyšel reakce kolegů. Bohužel, jsem prostořeký „Beran“ se svou vrozenou vlastností: „Co na srdci, to na jazyku“, a tak jsem demokraticky v rámci hlasování zvolil tu druhou verzi.

Skončil jsem u hodin. Dlouho jsme s kamarády hledali vhodný dárek, který by byl nějak jedinečný a měl vztah k Čezetě a tedy i našemu klubu, až jsme vymysleli hodiny se smaltovaným ciferníkem převzatým z hodin Čezeta 501. Hodiny jsme nechali speciálně navrhnout a vyrobit, absolvovali jsme několik smyček dohadů o jejich vzhledu s výrobcem, až se nám podařilo, myslím, dostat se k docela pěknému výsledku.

Když ale Honza hodiny vytáhl z kartonu a nechal je zabalené v bublinkové fólii, do které nebylo vůbec vidět a pronesl: „To jsou nějaké hodiny, pověsím si je doma!“ …..a odložil je, aniž by se na ně podíval, bylo mi to trochu líto, jednak proto, že hodiny existují na světě jen ve 4 kusech a jednak proto, že většina z přítomných ty hodiny nikdy neviděla, a tak vlastně ani nevěděli, na jakém dárku pro oslavence se podíleli :-(. tak aspoň tady ten ciferník ukážu na přiložené fotografii, aby ho všichni viděli.

Po tom kole s gratulacemi a rozbalováním dárků a samozřejmě i přípitkem z Vlastova dárku jsme očekávali, že bude oslava pokračovat, tedy myšleno oslava = hostina, ale to jsme se krutě spletli. Naše očekávání, kdy začne číšník přinášet nějaké mísy s chlebíčky, jednohubkami, popř. obložené mísy ……. se nesplnilo, a tak my rozežraní skútristi zvyklí z předchozích oslav na švédské stoly, haldy řízků, grilované kýty popř. minimálně plnou mísu tataráčku a haldu topinek jako druhou večeři (*to bylo na oslavě vloni, kdy jsme v covidové době byli rádi, že nám jeden penzion poskytl ubytovací i stravovací azyl*), jsme jen čekali, vyhlíželi dveře kuchyně ……ale z těch bohužel vyšla jen kuchařka oblečená v civilu asi v 8 hodin a odešla domů a jinak už z těchto míst se žádná pozitivní informace ve formě pohoštění k nám nedonesla.

Ale jídlo je jedna věc, ale aspoň kdyby na stole byly nějaké brambůrky, slané tyčky nebo oříšky …..vůbec nic :-(. Sice je prav-

da, že oslavenec nabízel frťánky podle vlastního výběru (*i když ten byl zase omezen tím, že většinu alkoholu vypili den předtím při oslavě získání titulu „Vesnice kraje roku 2022*“), ale k tomu pití strašně chybělo něco, na co by byla chuť pít, a naopak, čím by člověk s chutí toho frťánka zajedl :-(

Takže jediná informace, která se k nám dostala od obsluhujícího personálu byla ta, že se končí ve 22 hod., to se nám nakonec podařilo usmlouvat na 23 hodin. Jeden kolega to psychicky nevydržel a při této informaci pronesl: „To je v pr…, já takhle hladový neusnu :-(„ a objednal si aspoň na poslední chvíli utopence, protože ani snad nic jiného nebylo :-(. Cestou na pokoj jsem pak slyšel od dalšího kolegy větu: „Tak to je první oslava v životě, po které jdu spát hladový :-(„ Prostě to pohoštění se nepovedlo, tedy vlastně…. nebylo součástí oslavy :-(:-(:-(.

Ve výhodě jsme byli my s trvalou nadváhou, kteří se snažíme celý život zhubnout, a tak jsem měl jednak radost z toho, že po této oslavě rozhodně neztloustnu a jednak že ostatní se mnou museli držet hladovku. Kdyby tam byl té švédský stůl, zase bych jim záviděl, co mohou všechno sníst a já ne, popř. bych se musel své dietě zpronevěřit.

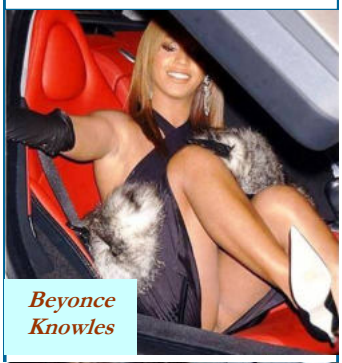
Ráno byla snídaně…..my, co jsme už byli hosty tohoto penzionu a restaurace víme, jaké snídaně se tam podávají. Ale ani ta snídaně nebyla taková jako jindy, zase chyběl ten malý švédský stůl s máslem, džemem, sýry, džusem … byl jen „unavený“ párek, a tak aspoň to presso po ránu bylo dobré a mohli jsme vyrazit k domovu.

Počasí nám přálo, a tak i cesta se zastávkou u benzinky a s kávičkou byla v pohodě.

A hodnocení???..... tady bohužel musím říct, že ačkoliv jsme byli pozváni a samozřejmě rozhodnutí a poskytnutí oslavenecké menu je v plné režii oslavence ….. přece jen jsme v porovnání s předcházejícími oslavami byli hodně zklamáni. Naštěstí jako autor tohoto článku, který v eufórii z toho, že po oslavě opravdu nenabral žádné kilo navíc, odebírám jen jednu hvězdičku.

NA OKRAJ

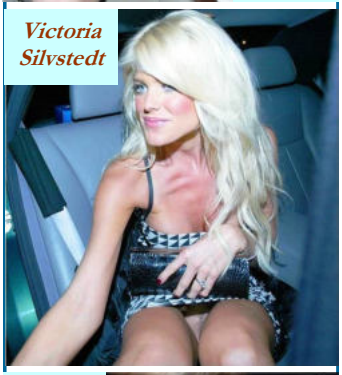
… a héééérečky



Beyonce Knowles

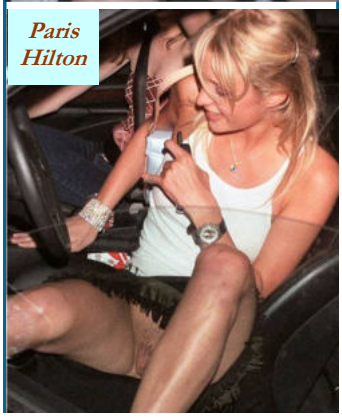
Lindsay Lohan

Victoria Silvstedt



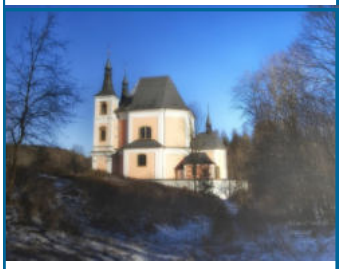
Britney Spears

Paris Hilton



NA OKRAJ

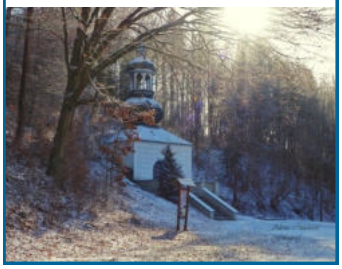
Stará Voda



Kostel svatého Jakuba Většího a svaté Anny se nachází v zaniklé vsi Stará Voda, který jako zázrakem nebyl úplně zničen. Nachází se ve vojenském újezdě Libavá, v minulosti hojně vyhledávané poutní místo.

První písemný záznam o Staré Vodě je z r 1456, kdy se zde uvádí kaple sv. Jakuba Staršího, v r. 1529 také kaple sv. Anny se sochou světice držící v ruce dítko Ježíše. Od nepaměti se zde konávaly pouti. V prostoru obou malých kaplí byl v roce 1688 dokončen důstojný poutní kostel podle projektu císařského architekta G. P. Tencalliho

Hned vedle něho je budova kláštera, která byla poškozena za 2. světové války.Dne 4. května 1945 po leteckém útoku, vyhořel klášter a další budovy ve Staré Vodě. Dnes jsou na místě kláštera pouze zbytky zdiva a studna na bývalém nádvoří. Pokud se vydáte kousek nad kostel, najdete zde zbytky hřbitova, je to místo , co nahání husí kůži, voní zde keř nazývaný buksus zimosráz, to dává tomu místu pocit pokory. Za kostelem ještě vede cesta směrem ke kapličce tak přibližně pět minut cesty, v dnešní době už opravená. Dojdete k prameni léčivé vody, který se jmenuje " Královská studánka". Je tam parkoviště , takže se dá autem dojet až ke kapličce, mnoho lidí si sem jen tak zajede pro vodu, vytáhnou nádoby na vodu, naberou si ji a v kapličce zapálí svíčku. Voda je ledová a nezamrzá má skvělou chuť a celkově člověka jakoby omývá od starostí, zde už jen cítíte to ticho....



24. MEZINÁRODNÍ SKÚTRSRAZ SKÚTRKLUBU ČEZETA BUDIŠOV NAD BUDIŠOVKOU 17.-20.6.2022 (*****)

REPORTÁŽ

Tak po třech letech konečně plnohodnotný a plánovaný mezinárodní sraz Skútrklubu . Předchozí dva ročníky byly naplánovány na Slovensku ve **Spišské Nové Vsi**, ale kvůli Covidu se srazy nemohly zrealizovat, jen ten loňský byl narychlo nahrazen srazem v **Týnci nad Labem**. Abych na to pak nezapomněl, tak tady hned upozorňuji na výjimečnost tohoto srazu v tom, že byl od pátku do pondělí, což byla z hlediska ubytovacích kapacit prý nutnost, ovšem z hlediska účasti naprostá katastrofa.

My (naše česká sekce) jsme už zase delší dobu plánovali návštěvu nového muzea Tatra v Kopřivnici, jehož otevření bylo také z různých důvodů včetně Covidu posunuto, a tak to nakonec vyšlo všechno na letošní jaro. **Budišov nad Budišovkou** je jen nedaleko od našeho minulého srazu s ubytování v Klokočůvku a návštěvou Kopřivnice, takže jsme si tu stejnou trasu dali dvakrát s měsíčním odstupem.

Naše účast nebyla velká, ale každá mince má rub a líc. Pokud nás jelo hlavní část trasy jen pět a všem skútříky dobře fungovaly, tak ta cesta docela odsejpala, a tím, že jsme se vlastně všichni stále navzájem viděli, tak jsme se neztráceli a všechno to fungovalo. Samozřejmě že je třeba se i pochválit, že po těch letech, co takhle spolu jezdíme, už taky svou roli hrají zkušenosti.

Sešli jsme se vlastně všichni až v Hradci Králové na benzince v 10 hodin (5 skútrů, doprovodné vozidlo a dorazil i Jirka Hájek se skútrem na vozíku). Počasí nám přálo, a tak jsme co nejrychleji vyrazili a naplánovali si oběd, až kus cesty ujedeme. Trasa byla naplánována z Hradce Králové na Žamberk, Pastviny, Králíky, Hanušovice, Rýmařov ….. na oběd jsme zastavili v **Pastvinách** v restauraci před mostem. Ale velký kus cesty byl ještě před námi, takže jsme se moc nezdržovali a brzy pokračovali v cestě.

Některé úseky silnice v okolí Hanušovic a Rýmařova nebyly rozhodně úplně ve špičkovém stavu, a tak jsme usoudili, že film „Díra u Hanušovic“ nevznikl náhodou. Karel sice trochu reptal, že po dálnici by to bylo pohodlnější, že takhle v těch kopcích musí hodně řadit, ale nikdo se nějak k jeho názorům nepřikláněl a bylo nám jasné, že v pátek odpoledne bude na hlavních a zřejmě i lepších silnicích takový provoz, že je to v těch kopečkách daleko lepší.

Do cíle jsme dorazili bez problémů, naši skupinu vedla moje dcera na svém žluťásku - žlutohnědá Čezeta 501, která se tak rozjela, že rozhodně nijak nebrzdila naši kolonu, jako před opravou motoru. Tu provedla rodinná firma **Volek&Levák Brandýsek**. Ubytovali jsme se a pospíchali do restaurace spláchnout v krku prach z cesty. Pak následovala večeře. Nebyla špatná, ale kdo chtěl pak ještě něco k snědku, tak to bylo slabší, protože kiosek byl spíš jen „nápojový“ a žádná kuchyň po večeři již nefungovala.

To je trochu takový problém těchto „megaakcí“. Když potřebujete ubytovat, nakrmit a napojit řádově 150 lidí, není to jednoduché. Vím, že jsou velké srazy motorek, kde jsou pak k dispozici kiosky apod., ale to tady zase nejde. Přece jen si myslím, že mezi skútristy není taková ta správná kupní síla, aby se někomu vyplatilo si na 4 dny otevřít kiosek s čímkoliv …..s klobásami, grilovanými kuřaty, pivem, hot dogy nebo čímkoliv jiným. Takže musíme být rádi a vděční, když se organizátorům podaří takovýto sraz zorganizovat. To je třeba si uvědomit, že je to spousta práce, starostí, rizika a všeho ostatního, co může tuto práci organizátorů pokazit.

Ráno bylo příjemné z hlediska počasí i snídaně, která byla formou švédského stolu a každý se asi najedl do sytosti. Pak už začal program podle plánu pořadatelů. První cíl byl na náměstí v **Budišově**, kde byly skútry vystaveny pro diváky a zájemci mohli navštívit **Muzeum břidlice**. Kvůli závodu motokár, který tam pak probíhal, jsme museli odjet do 11. hodiny ….a přemístili jsme se k zámku **Hradec nad Moravicí**, kde jsme utrpěli společnou fotku asi ve 30 °C, možná bylo i víc :-((*následující strana*).

Na oběd jsme jeli do **Žimrovic**, kde jsme byli přivítáni v hasičárně krásnými hasičkami, řízek byl dobrý, i když ho bylo třeba trochu dosolit, jen potom po obědě při kávičce jsem zjistil, že soudruzi z NDR se moc nepolepšili a kvalitu plastu lžiček nezlepšili :-(:-((*následující strana*). Odpoledne jsme ještě navštívili **Spolek vojenské historie**, který je vlastně jen jakýmsi přírodně umístěným a zarostlým vrakovištěm převážně vojenských vozidel. Také jsme přejeli přehradu **Kružberk**, a pak jsme se už vrátili do **Rekreačního střediska Zálezí u Budišova** na večeři a taky na společenský večer.

NA OKRAJ

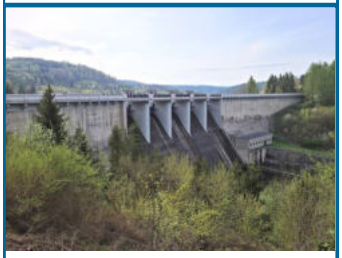
Hradec nad Moravicí

Zámek Hradec nad Moravicí je zámecký komplex ve městě Hradec nad Moravicí v okrese Opava. Areál zámku se nachází v jižní části města na protáhlém ostrohu nad řekou Moravicí. Starší částí je tzv. Bílý zámek, z 19. století pochází novogotický Červený zámek s hlavní vstupní branou. Od roku 2001 je národní kulturní památkou. Je ve vlastnictví státu (správu zajišťuje Národní památkový ústav) a je přístupný veřejnosti.

Místo pozdějšího zámku bylo osídleno pravděpodobně už od první poloviny 8. století a nejpozději od 10. století se zde nacházelo hradiště. Gallus Anonymus písemně zmiňuje neúspěšné obléhání Hradce roku 1060 polským knížetem Boleslavem II. Smělým.
V zakládací listině kláštera Hradisko z 3. února 1078 se uvádí celní stanice, která stála nedaleko Hradce. V listině z roku 1224, kterou český král Přemysl Otakar I. potvrdil a rozšířil Opavě její městská práva, se zmiňuje hradecký kastelán Vítek.

NA OKRAJ

Vodní nádrž Kružberk



Vodní nádrž Kružberk je přehrada na řece Moravici blízko stejnojmenné obce Kružberk, 10,3 km severozápadně od města Vítkov. Geomorfologicky náleží vodní dílo Kružberk do geomorfologického podcelku Vítkovská vrchovina. Stavba betonové hráze, umístěné do skalního podloží, byla započata v roce 1948 a ukončena roku 1955. Původním účelem bylo energetické využití, ale s ohledem na stále se zvyšující potřeby pitné vody v Ostravě a okolí bylo od původního záměru upuštěno, a bylo rozhodnuto, že bude sloužit jako zdroj pitné vody a z tohoto důvodu jsou stanovena v povodí pásma hygienické ochrany. Momentálně slouží stavba k následujícím účelům: dodávat pitnou vodu do Úpravny vody v Podhradí u Vítkova, ustalovat průtok na řece Moravici (potažmo Odře a Opavě, do kterých se Moravice vlévá) a umožňovat odběr vody pro průmysl z těchto řek.

Přehrada Kružberk aktivně spolupracuje s nádrží Slezská Harta, se kterou je v kaskádě na řece Moravici. Dohromady tyto přehrady slouží i jako jeden z prvků protipovodňové ochrany.

Přehrada dodává vodu do Úpravny vody Podhradí u Vítkova v Podhradí. Na nádrži je ovšem umístěna elektrárna se dvěma turbínami, každá o výkonu 100 kW.

Základní údaje

Zatopená plocha: 280 ha
Délka záplavy: 9,0 km
Maximální výška hráze: 34,5 m
Délka hráze v koruně: 280 m
Celkový objem nádrže: 35,5 mil. m³
Zásobní objem nádrže: 24,6 mil. m³
Retenční objem nádrže: 6,9 mil. m³
Stálý objem nádrže: 4,0 mil. m³
Počet turbín: 2
Výkon: 2×100 kW
Objem hráze: 93 000 m³
Šířka koruny hráze 9,5 m

Sice původně slibované pečené kuře bylo změněno na pár kousků kuřete s omáčkou a rýží …..ale kuře je pořád jenom kuře a krkovičku z toho nevykouzlíte, takže to bylo celkem jedno (i když přece jen to pečené kuře aspoň vypadá jako maso a ne jako bezmasá večeře :-(). Večer se odměňovalo, tombolovalo a také bylo určeno místo příštího srazu. Světe div se …. **Spišská Nová Ves**. Náš dlouholetý kamarád a myslím i duchovní otec tohoto slovenského srazu Franta Hamrák byl spokojen, a tak druhý den s chudí vyrazil zpátky domů těch svých 350 km, aby tam na dálně Slovači zvěstoval tuto radostnou novinu.

Večer jsme poseděli, v sobotu byla asi největší účast, protože někteří přijeli až v sobotu ráno, a pak většina účastníků odjela v neděli, a tak v sobotu večer byl asi v Zálesí největší „hukot“.

Ráno bylo zase příjemné v podobě švédského stolu, jen to vstávání bylo trochu těžší po dlouhém večeru, ale všechno jsme zvládli bez ztráty „desítky“ (případně řidičáku za „zbytkáč“).

Naše první cesta vedla do **Staré Vody**, je to jedna ze zničených vesnic ve vojen-

ském újezdu **Libavá**, ze které zbyl prakticky jen kostel. Ten se podařilo zachránit a částečně z vnější strany renovovat. Pak jsme se rozdělili na dvě skupiny, ti fyzicky zdatnější se vydali na rozhlednu **Velký Roudný**, my ostatní „nesportovci“ jsme jeli přímo k přehradní nádrži **Slezská Harta**. Kdo z vás sledoval pořady o technických památkách, které uváděl moderátor Tomáš Hanák, tak zrovna nedávno o této přehradě mluvil, jako o poslední přehradě, která byla dokončena na území České republiky (v 90. letech).

Po obědě v jakési vesnické restauraci, kde zase byly nějaké nesrovnalosti s počtem objednaných a vydaných obědů, jsme se jeli podívat k tréninkové lezecké skále pod přehradou **Kružberk**. Někteří odešli do nedaleké restaurace na kávu a my někteří jsme radši vyměnili kávu za něco chladnějšího a jeli jsme do kempu na sprchu a pivo.

U té skály byl nějaký horolezecký „páreček“ - blondýna s plešounem, měli s sebou i vlčáka, ale ten myslím nelezl (neměl horolezeckou výstroj). Nicméně měli spoustu připomínek o tom, že tam je zákaz vjezdu, ale že tam oni měli dodávku, bylo v pořádku. Nikdo se s nimi nedohadoval, ale taky je nikdo nebral vážně. To je ale ovšem značně urazilo, takže když tam pak dorazila

NA OKRAJ

Slezská Harta

Slezská Harta je údolní nádrž vybudovaná na řece Moravici v Nízkém Jeseníku poblíž města Bruntál. Nádrží prochází historická zemská hranice Moravy a Slezska. Stavba byla zahájena v roce 1987 a dokončena v roce 1997. Jedná se o nejmladší přehradní nádrž v Česku. Podle objemu zadržované vody je šestá největší v České republice.

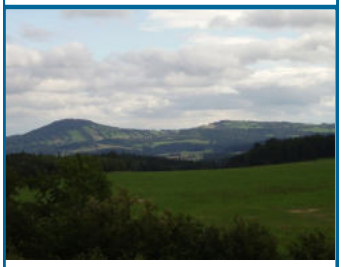
Z geomorfologického hlediska leží Slezská Harta z větší části v geomorfologickém podcelku Vítkovských vrchů, který náleží k Nízkému Jeseníku.

Přehrada byla postavena jako vodní dílo do kaskády s přehradou Kružberk, která leží níže po toku na řece Moravici. V případě nepříznivých podmínek dodává do Kružberku dostatek vody, aby zajistila neustálé plnění funkcí této přehrady. Mezi další účely přehrady patří zlepšení kvality vody, ustálení průtoku na řece Moravici, popřípadě na řece Opavě a Odře, do kterých se Moravice vlévá. Mezi další využití patří možnost odběru vody pro průmyslové využití a využití vody pro výrobu elektrické energie. Přehrada proto byla vybavena malou vodní elektrárnou. Další funkce, kterou přehrada plní, je jako havarijní protipovodňová ochrana, prochov ryb, sportovní rybolov, rekreaci (koupání a vodní sporty, například jachting). Také dodává užitkovou vodu pro Ostravsko.

Rok	*1987-97*
Rozloha	*10,72 km²*
Délka	*13,5 km*
Šířka	*1,7 km*
Objem	*218,7 mil. m³*
Max. hloubka	*62 m*
Prům. hloubka	*50 m*
Hráz	*sypaná*
Délka	*540 m*
Výška	*64,8 m*
Typ	*přehrada*
Nadm. výška	*500 m n. m.*
Přítok vody	*Moravice, Černý potok*
Zdroj pitné vody	*NE*

NA OKRAJ

Velký Roudný



Velký Roudný je kupovitý kopec s dnes zalesněným vrcholem a nápadnými pruhy dřevin mezi loukami na úbočí. Spolu s Malým Roudným tvoří dva výrazné vrcholy nad obcí Roudno (okres Bruntál) a hladinou Slezské Harty. Sopka se rozkládá v katastrálním území obce Roudno, východně od její zástavby. Sopka byla činná naposledy před jedním až dvěma milióny let, tj. koncem třetihor a počátkem čtvrtohor. Jedná se o nejzachovalejší stratovulkán na Moravě.

*Dne 27. října 2007 byla na vrcholu Velkého Roudného otevřena dřevěná **rozhledna**. Hlavním investorem stavby byla obec Roudno a **Mikroregion Slezská Harta**. Jde o 20 metrů vysokou šestipatrovou dřevěnou konstrukci na betonových základech s krytou vyhlídkovou plošinou ve výšce 17 metrů. Z té se může najednou rozhlížet až 16 lidí a k vidění je mimo jiné panorama nejvyšších vrcholů **Hrubého i Nízkého Jeseníku, Krnovsko, Opavsko** nebo také **Oderské vrchy**. Na výstavbu rozhledny bylo použito asi 18 tun **modřínového** dřeva a stavba stála přibližně 1,3 mil. Kč.*

Stavba rozhledny byla plánována asi dva roky před samotnou stavbou. Bylo to dáno tím, že lokalita Velký Roudný je národní přírodní památkou. Stavba byla financována mikroregionem Slezská Harta, obce Roudno a Krajským úřadem Moravskoslezského kraje

Rozhledna je volně přístupná po celý rok a vstupné se neplatí. Z obce Roudno vede na vrchol zelená turistická značka.

ta naše druhá skupina z rozhledny, zavolali na ně Českou Policii, že motorkáři porušují značku zákaz vjezdu. Policie skutečně přijela a po prohlédnutí příslušného dokumentu podepsaného starostou obce, že tam máme vjezd povolen, s úsměvem odjela s poznámkou, že si ti stěžovatelé mají stěžovat u starosty :-).

Je viděl, že snaha naší vlády podporovat v naší zemi udavače nese své ovoce, zřejmě zase budeme na sebe „svině“ jako za gestapa nebo komunistů, kdy udávání Čecha Čechem bylo na denním pořádku (*tato věta se netýká pana Františka Čecha z Kladna pozn. red.*). Když už jsem u toho udávání ….. v sobotu naši velkou kolonu čítající kolem 90 vozidel vedlo hasičské auto s majáky (Policie na to neměla čas, i když byla o pomoc včas požádána :-(….ale na udání přijeli hned, na to kapacity mají :-)) a samozřejmě průjezdy křižovatkami zajišťovali dobrovolní regulovčíci na motocyklech v signálních vestách.

Přiznám se, že úplně přesně nevím, jak to je s jejich pravomocí, co smí a co ne, ale myslím si, že je to asi tak trochu za hranicí silničního zákona, i když je akce řádně nahlášena Policii (což ovšem na druhou stranu není asi nutné). Každopádně se řidiči jejich pokynům převážně s pochopením podřizují, ti „normální“ i starým motorkám zamávají …..ovšem v sobotu tři řidiči volali na Policii, že je na silnici zdržuje kolona motorkářů. To jsem ještě na žádném jiném srazu neslyšel, že by se něco podobného dělo …...že by zase už vliv té naší skvělé vlády a jejího doporučení udávat??? Možná by bylo příště lepší udělat sraz ve Švýcarsku, tam jsou jen fialové krávy, „Fialový vůl“ je zřejmě podstatně horší :-(.

Během odpolední vyjížďky už mnoho kolegů odjelo domů s tím, že nedostali na pondělí dovolenou a musí do práce. Je to samozřejmě věcí každého soudruha, ale pokud se pamatuju, tak v dobách, kdy jsem byl v zaměstnaneckém poměru bylo úplně jedno, jestli si beru dovolenou v pátek nebo v pondělí. Ale může to být jinde jiné. Na druhou stranu stále platí to, že ten termín srazu pátek—pondělí je nešťastný.

Do kempu už dojížděli jen jednotlivci, někteří si ještě vzali tašky, rozloučili se a odjeli, a tak na večeři v podobě rajské omáčky s koulí z mletého masa nás už tam zbyla opravdu jen hrstka …..a v noci jsme se v kempu skoro báli :-). Čepovaná Plzeň 12° zrovna nebyla tím správným mokem, za který by člověk dal s chutí 48 Kč, a tak jsme se spokojili s lahvovým Radegastem, který byl podstatně pitelnější.

Ráno už zase jenom rychlá snídaně (i když opět vydatná) a odjezd domů. Rosničky hlásily, že se blíží bouřky a déšť, a tak jsme jen čekali, kdy budeme muset navlíknout gumičku. Vydrželi jsme to bez ní až k benzince v **Králíkách**, ale tam už opravdu začalo nebe na západě opovážlivě černat a nebylo nač čekat. Na řadu přišla guma v plném nasazení. Bylo to právě včas, protože v oblasti Pastviny—Žamberk jsme se s dešťovými mraky potkali. Když jsme ale dojeli do plánované zastávky do motorestu v **Lípě nad Orlicí**, tak bylo prakticky po dešti. Po obědě jsme se už rozloučili. Libor s Karlem to měli nejdál, tak vyjeli napřed …..a my ostatní jsme chvilku za nimi vyrazili a také v pohodě a bez deště dojeli domů.

A hodnocení??? Těch cca 720 km (a pro někoho i více) za víkend nebylo rozhodně zbytečných, setkali jsme se tam zase po delším čase s přáteli, poznali nový kraj, technika fungovala dobře …..tak snad jen ten večerní catering scházel (což nám dietářům s nadváhou vyhovuje), ta „Plzeň“ za moc nestála, i když nejsem úplně odborník na pivo, ale nebyl jsem sám, komu nechutnala. Ovšem oceňuji to, že asi majitel objednal Plzeň v dobré víře nejen proto, aby hodně vydělal, ale snad i proto, abychom pili kvalitní pivo.

A je třeba si uvědomit, že hodnocení srazu je hlavně z hlediska práce organizátorů a celkové náplně a atmosféry srazu. O tom jsme se už mockrát přesvědčili, že stravovací a nápojové služby nejsou vždy takové, jak bychom chtěli, jak bychom si přáli a jak třeba i provozovatelé restauračních zařízení původně naslibují ……a tak opět bez uzardění pět hvězdiček.

16. SPANILÁ JÍZDA HISTORICKÝCH MOTOCYKLŮ BEZNO 11.6.2022

REPORTÁŽ

Tato vyjížďka nebo spanilá jízda v **Bezně** je vlastně jen taková malá regionální akce, která ovšem má svůj pozitivní význam v tom, že se tam třeba potkáte s některými kolegy jen jednou za rok, projedete se hezkou krajinou většinou Kokořínska, nemusíte prosedět sobotu u televize atd. **AMK Bezno**, který akci pořádá, připraví vždy nějaké pohoštění, samolepky a takovou „domácí atmosféru“.

Sem se akce dostala ze dvou důvodů. jednak mi tu zbylo místo a jednak se této akce zúčastnil (asi jako letos jediné) náš kolega, nyní již jen domácí pecivál v penzi Zdeněk Krupička. A protože se na něj kolegové občas ptají, co dělá, že nic nedělá a nikam nejezdí, tak je chci tímto ubezpečit, že je opravdu jen líný :-(.

Ranní start nám zpestřila skupina německých mopedistů-veteránistů na Simsonech s dvoukolovými přívěsy, kteří zrovna projížděli kolem a zastavili se, když viděli, že se tam hemží staré motorky.

Délka vyjížďky byla 100 km a v **Dubé** byla zastávka na oběd, který jsme si ráno předobjednali ze dvou klasických motorkářských pokrmů …..řízek nebo guláš.

Cestou se vyskytly jen drobné závady a to většinou u nejslabších strojů ….svíčky, fajfky, benzin, které byly na místě řešeny technikem doprovodného vozidla. Novinkou ...a velice příjemnou bylo to, že catering putoval s kolonou, takže cestou byla k dostání kávička nebo i chlazené nápoje, které v tom horku přišly vhod.

Účast byla docela dobrá (jak vidíte ze společné fotky), sešlo se asi 60 motocyklů a k tomu ještě nějaká auta, takže organizátoři byli myslím spokojení. A za sebe mohu říct...příjemná sobota.

NA OKRAJ

Tatra T800

Vracím se k naší návštěvě muzea v Kopřivnici. Sice jsme vynechali muzeum osobních vozů, ale stejně byste tam neviděli následovnici Tatry T700, jak si jí představují dnešní designeři.

Nejde jen o pouhý design karoserie, ale vůz má navržen z nostalgie i zcela nový systém vzduchového chlazení u špičkového motoru (4,4 l a 565 k), který je samozřejmě uložen vzadu s 10° automatem.

V útrobách auta totiž pracují dva elektrické kompresory ženoucí vzduch skrze dva mezichladiče právě k motoru. Tím dochází k vysoce efektivnímu a přesně řízenému chlazení, díky čemuž lze vozidlo provozovat i v extrémních podmínkách.

NA OKRAJ

Trochu historie

Polská firma FSM (Fabryka samochodow malolitrazowych) byla založena roku 1971 a výrobu automobilů zahájila v roce 1972. Sídlem firmy bylo město Bielsko-Biala. Firma vyráběla vlastní polské vozy Syrena 105, jejichž výroba tam byla převedena z varšavského závodu FSO. Syreny produkovali do roku 1983.

Od roku 1973 vyráběli v FSM také licenční italský Fiat 126P. Ten byl několikrát modernizován a jeho produkce pokračovala až do roku 2000. Celkem bylo v Polsku vyrobeno více než tři milióny malých Fiatů 126P. V roce 1992 převzal kontrolu nad podnikem FSM italský Fiat.

Polski Fiat 126p měl pro Poláky velmi zvláštní význam, jeho příběh byl spojen s mnoha politiky v komunistickém období (Polská lidová republika). V komunistickém systému byl soukromý automobil považován za symbol luxusu – roku 1971 bylo v Polsku jen 556 000 registrovaných automobilů. Nutno poznamenat, že v socialistické plánované ekonomice bylo rozhodnutí o tom, jestli se bude daný automobil vyrábět, otázkou politickou a ne jen ekonomickou.

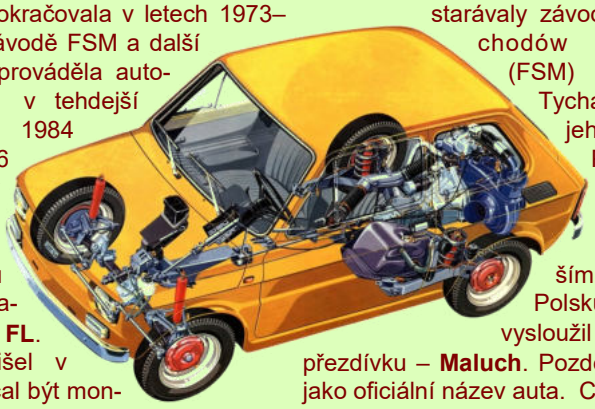
Rozhodujícím osobám původně myšlenka vyrábět malý vůz pro masy nepřišla

STŘÍPKY Z HISTORIE RVHP

(POLSKI) FIAT 126P - MALUCH

V **Fiat 126** používal většinu dílů odvozených od jiných Fiatů, taktéž uložení motoru vzadu zůstalo zachováno. Základní motor 594 cm^3 se postupně zvyšoval na 652 a nakonec až na 704 cm^3, kterým byl poháněn 26-koňový **Fiat 126 Bis** (1987–1991). V Itálii se Fiat 126 vyráběl v závodech Cassino a Termini Imerese do roku 1980.

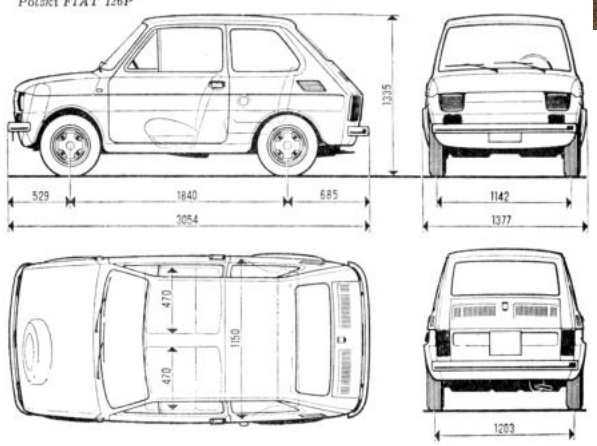
Další výroba pokračovala v letech 1973–2000 v polském závodě FSM a další licenční produkci prováděla automobilka Zastava v tehdejší Jugoslávii. Roku 1984 prošel Fiat 126 faceliftem, který přinesl nové plastové nárazníky, novou přístrojovou desku a nové označení **Fiat 126p FL**. Druhý facelift přišel v roce 1987, kdy začal být montován ležatý motor chlazený kapalinou a karoserie dostala výklopné třetí dveře. Tato verze se prodávala pod názvem **Fiat 126 Bis**. Roku 1994 následoval další facelift, přinášející některé nové díly z Cinquecenta – **Fiat 126p EL**.



Další verze, **Fiat 126 ELX**, přidala do výbavy katalyzátor.

Polski **Fiat 126P** (česky „polský **Fiat 126p**“) byl vyráběn v Polsku v letech 1973 až 2000. Od italského originálu se lišil vyšším podvozkem, jinou mřížkou chladiče a oranžovými blikači (italský model je měl bílé), také například jinou roztečí matic kol. Výrobu obstarávaly závody Fabryki Samochodów Małolitrażowych (FSM) v Bílsku-Bělé a Tychách. Vzhledem k jeho nízké ceně byl v Polsku velmi populární – na začátku 80. let patřil k nejprodávanějším automobilům v Polsku. Tam si také vysloužil svoji známou přezdívku – **Maluch**. Později ji výrobce přijal jako oficiální název auta. Celkový počet vyrobených kusů: cca 1 300 000 v Itálii a 3 300 000 v Polsku. Počet kusů vyrobených v Jugoslávii není znám.Fiat 126 zaznamenal velké prodejní úspěchy zejména v Polsku, Maďarsku a Austrálii, kde byl prodáván v letech 1980–1990 jako FSM-650 Niki.

Tak jste načerpali teorii a trochu si Malucha, doufám, připomněli, a teď se podíváme na známé i méně známé karosářské varianty, tak jak to znáte z předcházejících čísel Občasníku a z tohoto miniseriálu z bývalé RVHP. Začneme sérií.



Po Faceliftu s 3. dveřmi vzadu a plastovými nárazníky, tedy provedení „**Bis**“.

Kabriolety a **pick-upy** se asi skutečně vyráběly, i když k nám se nedovážely. Někdy ale není jasné, jestli všechny tyto varianty byly také vyráběny v Polsku.

Pak je tu jedna raritka—Fiat s třetím oknem na boku, ale víc o tom nevím.

NA OKRAJ

...pokračování

atraktivní, protože v Polsku se v té době již omezeně prodával podobný automobil – Syrena. Omezený počet automobilů byl také dovážen z jiných zemí východního bloku. To však byl značný problém, protože polská měna (zlotý) nebyla výměnná a volný trh neexistoval. Polski Fiat 126p měl být vozem motorizujícím Polsko (podobně jako VW Brouk a Citroën 2CV). Licenci nakonec koupila komunistická strana v čele s Edwardem Gierekem. Zajímavostí je, že na Fiat 126 musel lidé čekat i několik let, a když na ně přišla řada, musel zákazník žádost o automobil předat patřičným úřadům ke schválení.

V Polsku byl Fiat 126 přezdíván Maluch, což doslova znamená „malé dítě“, nebo „něco malého“.
V Chorvatsku a Srbsku byl také znám jako Peglica (zdrobnělina ze slova pegla = „žehlička“), ve Slovinsku jako Bolha (= „blecha“), Piči-poki (volně přeloženo jako Rychlý a mocný) nebo Kalimero (podle smyšlené postavy).
V Maďarsku byl znám jako kispolszki (zatímco 125p jako nagypolszki, což znamená „velký“ Polski), kispolák nebo törpe-polyák, kde kis znamená malý, törpe trpaslík a Polák nebo polyák je zastaralé slovo pro Pole; autu se dále říkalo egérkamion, což znamená „myší náklaďák“.
V Irsku a Velké Británii byl Fiat 126 přezdíván „Bambino“, italským slovem pro dítě; na Kubě byl nazýván „Polaquito“ a v Chile „Bototo“.

NA OKRAJ

Fotogenický Maluch

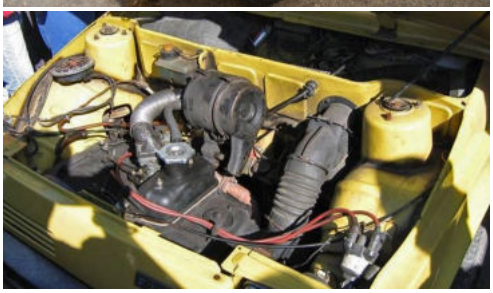
Pak tu máme provedení kombi, to asi nebylo nikdy ve výrobě. To řešení s větráky v zadním sloupku bylo už použito u předcházejícího modelu **Fiat 500 Giardiniera**.

O dalších dvou vozech zase nic nevím.

A teď tu zase bude něco extra, a to prodloužené verze. To je vždycky paráda. Já myslím, že taková prodloužená verze malého nepohodlného autíčka je mnohem dražší než vůz o jednu nebo dvě třídy vyšší. Ale každý asi ví, proč má o takovou atrakci zájem a proč za to dá ty peníze.

U typu kombi jsem psal o předcházející verzi odvozené od Fiatu 500. A teď se zase obracím k předcházející verzi vyráběné od **Fiatu 600**, a to typu **Multipla**. Já totiž tu následující verzi neumím jinak nazvat.

Fiat 126 NP byl prototyp s motorem vpředu a pohonem předních kol. V letech 1978/79 bylo vyrobeno v Polsku 12 těchto prototypů v různých variantách. Žlutý vůz na obrázku je zřejmě 3. v pořadí prototypů a je po náročné renovaci.



Pamětníci předrevolučních dob si určitě vzpomenou, s jakými náklady naloženými na Maluchách nebo Trabantech jezdili polští a němečtí turisté na jih (Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko), obytné přívěsy za těmito vozy nebyly výjimkou. Osobně vzpomínám na Maluch, který přijel do kempu u Balatonu, dvě mladé rodiny, dvě malé děti, na střeše plachtou přikrytý náklad asi tak stejně vysoký jako vlastní automobil (2 stany, lehátka, spacáky, židličky, stolky, vařiče, …), celý kemp pozoroval, co všechno z toho auta ještě vybalí :-):-):-)

A zase jako vždycky se objevily nějaké nové prototypy, kde si designéři zkoušeli svůj um, jak by asi takový Maluch měl vypadat v 21. století.

NA OKRAJ

Maluch - tuning

NA OKRAJ

Maluch - sport

Další varianty návrhů, trochu odlišné ….

Nezávislý grafik vystupující pod přezdívkou Czyzewski Design ukazuje, jak by Maluch vypadal, kdyby se na automobilový trh vrátil coby moderní městský elektromobil. Ta elektrika , to je prostě hit dnešních dnů!!!

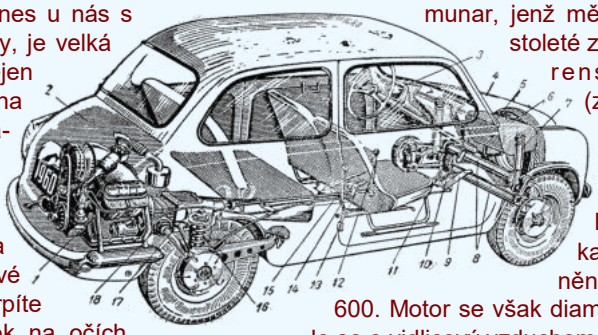
A skoro na závěr tu máme jednu takovou zajímavou variantu, která u nás není asi moc známá. A stejně jako byl terénní vůz Tarpan odvozen od vozu Warszawa, tak od Fiatu 126P je odvozena terénní verze **Fiat 126P Wadera**.

A zbyl nám už jen pohled na sportovní Maluchy, popř. nějaké ty tuningy, kterým se asi nevyhne žádný vůz. Já myslím, že tohle ale zvládneme ve sloupcích „Na okraj“ … a ještě nějaké reklamy s polskými děvčaty.

ZAZ 965 (A DALŠÍ) ZÁPOROŽEC

Sice stále je ještě, o čem psát v tomto našem malém seriálu z dob ŘVHP, ale přece jen se ten výběr značek už podstatně snížil, a když jsme v předchozím článku zavzpomínali na Malucha, tak jsem se rozhodl přidat ještě jednu koncepčně podobnou značku, a to tenkrát sovětský (dnes ruský) **Záporožec**.

Tato vozidla se k nám nikdy nedovážela, a tak setkat se dnes u nás s vozem této značky, je velká náhoda, a to nejen na silnici, ale i na veteránských srazech nebo v muzeích. Ovšem každá značka má svoji historii, a pokud jste fandové techniky a netrpíte syndromem klapek na očích kvůli tomu, v jaké politické situaci to které vozidlo vzniklo, tak se určitě na Záporožce rádi podíváte. Vždyť to ve své době bylo vozidlo jednak velice koncepčně podobné naší **Škodě 1000 MB** (a modelům následujícím), ale taky bylo třeba ne úplně nepodobné německým vozům **NSU 1000** (popř. 1200) a nebo taky **Hillmanu Imp**.



Záporožec vznikl v tehdejším Sovětském svazu jako malý osobní automobil pro široké masy motoristů včetně válečných invalidů. Byl vyvinut v Moskvě, ale výroba byla v roce 1960 přidělena do ukrajinského závodu Kommunar, jenž měl v té době téměř stoleté zkušenosti se strojírenskou výrobou (založen v roce 1863 v Záporoží). Prototypy vznikly v Moskvě jako Moskvič 444 a tvar karosérie byl ovlivněn tvarem vozů Fiat 600. Motor se však diametrálně lišil, jednalo se o vidlicový vzduchem chlazený čtyřválec s objemem 750 cm^3, ten byl posléze u typu 965A zvýšem na 890 cm^3.

Začneme tedy u toho prvního typu a pak už zase postupně probereme známé i méně známé varianty záporožců.

Pak tu máme zase nějaké karosářské-varianty, kabriolet a pick-up, ale asi to nebyla sériová výroba.

Tato šestikolka určitě série není, ale porovnejte tu výšku s vedle stojící Škodou Octávia … výška sériového vozu Záporožec je 1450 mm.

NA OKRAJ

Záporožec 965 (pár doplňků)

NA OKRAJ

Záporožec - tuning

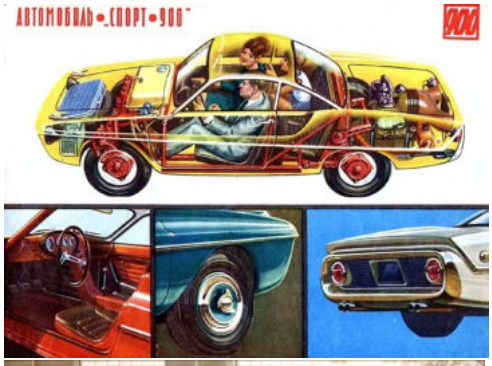
V roce 1961 se představil **Záporožec 966** s modernizovanou pontonovou karoserií. Na sériovou výrobu však čekal až do roku 1966, v postupně vylepšovaných verzích přežila druhá generace do dubna 1994. Kromě motoru 887 se uplatnil nový o objemu 1 198 cm3 (vrtání x zdvih zvětšeno na 76 x 66 mm), označený jako **typ 968**, a tak se jmenovaly všechny vozy od roku 1974 po stylistických úpravách.

Jak jste mohli vidět na minulé stránce ve sloupku „Na okraj“, záporožce se prodávaly v Belgii pod značkou Jalta či Yalta. Zajímavé na tom je však to, že některé vozy byly vybaveny litrovým řadovým vodou chlazeným čtyřválcem Renault R8.

Teď se však zase podívejme na další varianty. Začneme **kombíkem**. Nejdřív klasický kombík, pak jakási „šikmá zád“ neznámého původu a nakonec zajímavý velkoprostorový vůz s řidičem a spolujezdcem nad přední nápravou. Toto konstrukční řešení bylo v 50. –70. letech v SSSR oblíbené a vznikaly různé prototypy.

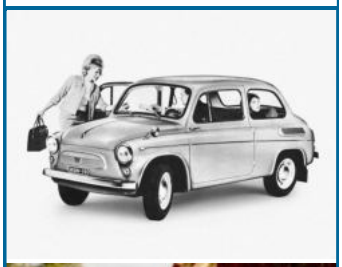
Nyní se podíváme na dva **kabriolety**. Řekl bych, že jejich vznik dělí hodně let. Ten červený by snad mohl být prototyp z doby výroby, ten žlutý vypadá na přestavbu na zcela jiné technologické úrovni.

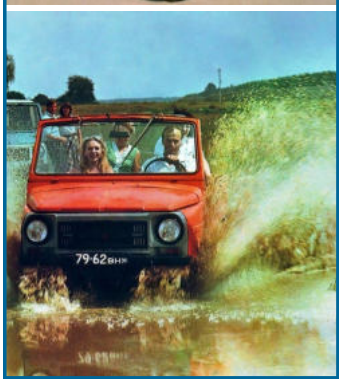
Toto auto bylo jakési sovětské Porsche. Nazývalo se „**Sport 900**“ a bylo vyvinuto v Sovětském svazu v letech 1957-1965. Bylo vyrobeno pouze 6 kusů. Podívejte se na dlouhé převisy vpředu a vzadu.



NA OKRAJ

Fotogenický Záporožec





NA OKRAJ

Konec Záporožce

Továrna, která do té doby vyráběla obilní kombajny Kommunar SK-3, byla podle státního dekretu z listopadu 1958 přestavěna na největší ukrajinskou automobilku. Pomocnou ruku přiložily zavedené sovětské automobilky ZIL z Moskvy, GAZ z Gorkého (dnes Nižnij Novgorod) a MZMA (Moskvič) z Moskvy. Výroba osobních vozů, které na počest místa produkce dostaly jméno Záporožec, přežila do roku 1994, a podle dostupných údajů vzniklo celkem 3 422 444 Záporožců, z toho 322 166 prvního typu ZAZ 965.

Obr. První prototyp

Záporožec byl schválen do výroby před více než šedesáti lety (přesně 25. července 1960). Ta se rozběhla v ukrajinském Záporoží o tři měsíce později 25. října.

A co následovalo? Záporožce s motory vzadu nahradil moderní ZAZ 1102 Tavrija, hatchback s kapalinou chlazeným řadovým čtyřválcem, uloženým vpředu napříč a s pohonem předních kol. Byla to třetí a poslední generace automobilů ze Záporoží.

Obr. ZAZ 102 Tavrija

Další kroky společnosti AvtoZAZ už reprezentovala jen montáž zahraničních vozů k nimž patří ZAZ Sens (Daewoo Lanos), Vida (Chevrolet Aveo) a Forza (čínský Chery A13).

A jsme u užitkových verzí. Tak nejdřív prohlédneme pick-upy, a pak se podíváme na dodávky, které se také nedostaly do sériové výroby.

Sympatické užitkové prototypy ZAZ nepřišly do sériové výroby, měly také motor V4 vzadu a pohon zadních (typ 970) nebo všech kol (971)

A tak jako to bylo u předcházejících značek, tak i u firmy ZAZ byly zkonstruovány terénní vozy. Vznikla tak typová řada užitkových verzí s motorem vzadu (první obrázek pod textem) i vpředu, z nichž se odvozený terénní **ZAZ 969** vyráběl sériově v Lucku (později jako **LuAZ 969** podle Luckého automobilového závodu). Motor V4 se u tohoto typu přestěhoval dopředu.

A ještě na závěr jeden Záporožec pro hasiče. Doufám, že je vybaven aspoň tím silnějším motorem :-).

SERGEJ NA KOLECH OD URAGANU - NECHÁPETE???

V minulém čísle Občasníku jsem ukázal několik zajímavých zkřížených automobilů, tedy myslím tím zkřížení genetické, ne po havárii. Jednalo se však o osobní automobily, ale kde jinde než v Rusku mohlo vzniknout dokonce s podporou vlády naprosto unikátní zkřížení dvou naprosto odlišných, ale hlavně obrovských vozidel, tedy vozidel velikost XXXXL.

A o co se jedná??? O dieselelektrickou lokomotivu **DM62-1727** známou u nás pod přezdívkou „Sergej“ a nosič atomových raket **MZKT-7919** přezívaný „Uragan“. Tento tahač se vyskytoval v několika variantách s různým počtem náprav, u tohoto projektu se vystačilo s pouhými šesti nápravami. Jen připomeneme, že lokomotiva vážila 116 tun a poháněl ji dvoutaktní dieselový dvanáctiválec o výkonu skoro 2000 koní

V „minulém životě“ sloužila dieselová lokomotiva DM62-1727 k pohybu železničních raketových systémů Molodets. V roce 2001 se podílel na dalším zajímavém projektu.

Nový kolový podvozek, vyvinutý na základě MZKT-7919, vyžadoval výkonný motor. Specialisté z ozbrojených sil připomněli, že dieselové lokomotivy s generátory o výkonu 1500-2000 koní jsou nevyužité. Jeden z nich se rozhodl dát ji na kola.

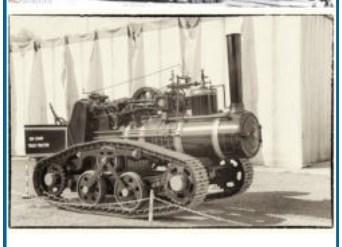
V letech 2001-2003 vědci a technici z Bauman Moskevské státní technické univerzity a NIIII-21 zkřížili dieselovou lokomotivu s kolovým podvozkem. Výkon dieselmotoru by měl podle promyšleného schématu napájet generátor, z něhož jde proud do 12 elektromotorů, každý na samostatné kolo. Otáčení kol probíhá díky hydraulickému pohonu.

Po stranách lokomotivy byly v obrovských boxech umístěny akumulátory, nádoba na hydraulický olej a palivové nádrže. Auto dokonce dostalo číslo auta státní registrace. Hmotnost celé konstrukce je 90 tun. Tato hmotnost připadá na 12 kol, která jsou podle plánu všechna poháněna.

Ale testy, na které se vůz připravoval, skončily neúspěšně: selhal hydraulický systém otáčení. Následně bylo vozidlo odtaženo na jih od Moskvy do areýlu firmy VNIKTI ve městě Bronnitsy. Záměrem tohoto celého bláznivého projektu bylo získat mobilní elektrárnu údajně pro napájení nějakého magnetického děla nebo jiné plazmové, laserové nebo ultrazvukové zbraně. Ale kdo ví, jak to vlastně bylo????

NA OKRAJ

Lokomotivy jsou na kolech i na pásech



A co třeba obytný přívěs z osobního vagónu?? Tam se vám vejde celá domácnost včetně domácích mazlíčků.

NA OKRAJ

Jawa-350-TwinSpecial

ZAJÍMAVOSTI

MOTOCYKLY S POHONEM NA PŘEDNÍ KOLO (2X2)

V předcházejícím čísle Občasníku jste se mohli podívat na to, jak lze zvýšit trakci u motocyklů, a to za pomocí zvýšení počtu kol nebo pomocí pásů. Dneska dokončíme přehled možností zvyšování trakce, a to asi technicky nejsložitějším způsobem. Tím je připojení pohonu předního kola.

Jak uvidíte na následujících obrázkách, tak možnosti jsou různé. Můžete vidět pohony jak továrně vyrobené (např. motocykly Rokon s řetězovým pohonem), ale taky podomácku vyrobený pohon pomocí kardanových hřídelů (asi od kombajnu) u motocyklů Ural a Dněpr.

A teď ty Uraly a Dněpry:

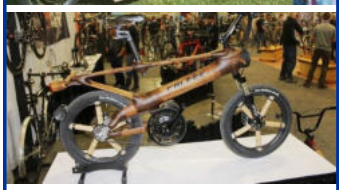
Asi nejsofistikovanější pohon předního kola představila Yamaha (Yamaha WR450F), která pro pohon použila přenos hydraulicky olejem, čili na motoru olejové čerpadlo, ve středu předního kola hydromotor. Toto řešení asi nejméně komplikuje přenos kroutícího momentu v oblasti řízení, protože dvě tlakové hadice jsou asi nejpodajnější. Kromě toho je možno zřejmě celkem jednoduše přesně dávkovat procento výkonu přiváděného na přední kolo. Kupodivu se toto řešení objevilo i na supersportu Yamaha R1 (https://www.motorkari.cz/clanky/moto-novinky/yamaha/prvni-seriovka-s-pohonem-obou-kol-420.html).

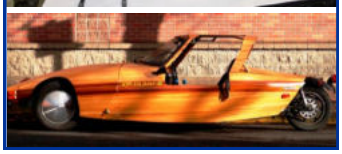
A teď se podívejte na ty ostatní konstrukce těchto motocyklových SUV-ček :-).

NA OKRAJ

Dřevo

Nebude plyn a ropa, přecházíme s topením na dřevo jako ve středověku, i konstruktéři se musí přizpůsobit tomuto trendu.





HELMY, PŘILBY, BLEMBÁKY, ...

Motocyklové přilby čili helmy procházejí svým vývojem dá se říci na třech frontách. Jednak na straně legislativní, protože dříve helmy neexistovaly, pak se objevily kožené kukly, povinné nošení bylo postupně uzákoňováno směrem k slabším kubaturám motocyklů. Druhý směr vývoje můžeme vidět v oblasti užitných hodnot, kvality, bezpečnosti a váhy helem, samozřejmě se vývoj ubíral od původních žaludů až po dnešní odklopné integrály.

A třetí oblast vývoje, tak to je jejich design, samozřejmě jde ruku v ruce s tvarem helem, ale samozřejmě je na první pohled vidět, jak od jednobarevných helem se design změnil velice výrazně k helmám pestrým malovaným, popř. i z bezpečnostních důvodů lakovaných signálními odstíny.

U nás byly v prodeji helmy domácí výroby, laminátové, samozřejmě také původně jednobarevné, později byly již vylepšené jako Cassida Integral a určitě jste si všimli, že helmy jsou dnes stejně cenným veteránským artiklem jako cokoliv, co se týká historických motocyklů nebo automobilů. A doby, kdy na burzách se válely haldy žaludů za 50 Kč a nikdo je nechtěl, tak ty už jsou dávno pryč.

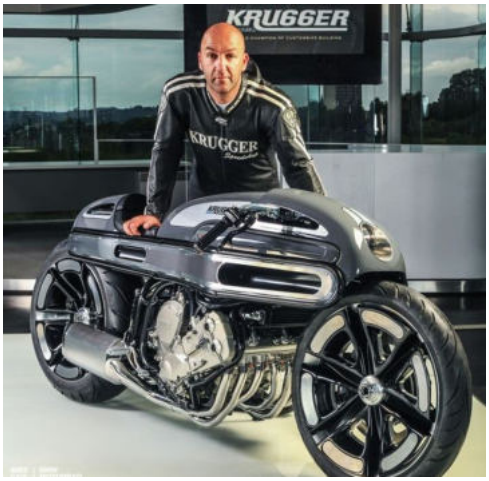
Ovšem i naši otcové a dědové si rádi vylepšovali helmy výraznějším lakováním, což bylo obzvlášť vidět při závodech, kdy závodníci oblečení ve stejných hnědých kožených kombinézách byly podle barvy helmy lépe rozpoznatelní. A tak vznikaly velice zajímaví barevné kombinace, které byly dříve téměř stoprocentně osově souměrné a velice často provedené v našich národních barvách, což ovšem zase asi byl důsledek účasti závodníků v mezinárodních závodech. Ale myslím, že nám ten vztah k našim národním barvám zůstal a často vidíme na motocyklech české vlaječky.

A ty helmy??? Dneska jsou už trochu jiné, ale podívejte se na čtyři příklady hezkého „historického“ lakování.

DALŠÍ ZAJÍMAVOSTI

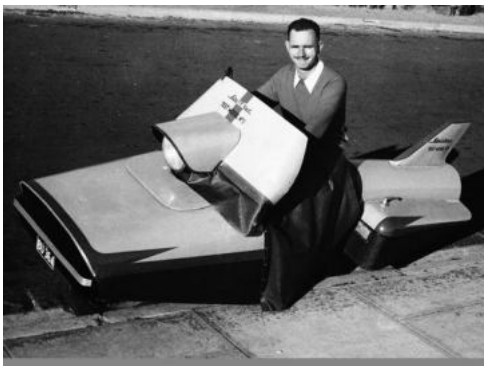
Ještě bych se jedním obrázkem vrátil k předchozímu článku na téma „**Maluch**“. Jak vidíte, rozsah úprav i u malých vozů je téměř neomezený. Toto je model vhodný pro špatné silnice.

Aerodynamická úprava motocyklu **BMW** pro zvýšení rychlosti. Všimněte se, že i jezdec je maximálně aerodynamický, pro rychlejší klouzání holé hlavy vzduchem má pleš natřenou vepřovým sádlem.

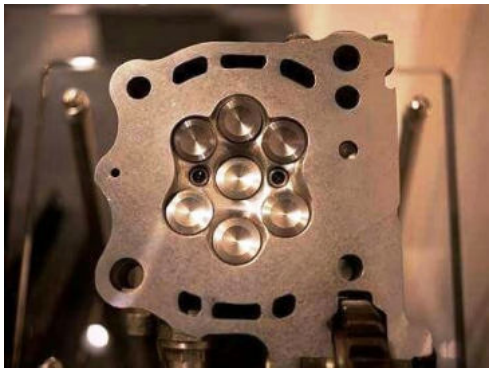


Pokud byste tu skvělou nabídku na netu přehlédli, tak tato souprava **Jawy 500 OHC + PAv** byla nabízena za pouhých a neodolatelných **920 000 Kč**.

Eric Kemp, letecký inženýr z Melbourne, představil 23. září 1957 toto své krásné vozidlo, což byl vlastně hodně **luxusní skútr**.. Kemp byl určitě inspirován svou profesí — navrhováním letadel.



Máte čtyřdobý motocykl? A kolik máte v hlavě válce ventilů??? Dva, tři, čtyři nebo snad pět? To je pořád málo. Dnes frčí hlavy sedmiventilové se dvěma svíčkami. Paráda.



Jestlipak víte, jaké dvě nejkrásnější díry může mít mladá krásná slečna mezi nohama??? Nevíte? Tak se podívejte!!!

Babetta s přívěsem …… :-)

NA OKRAJ

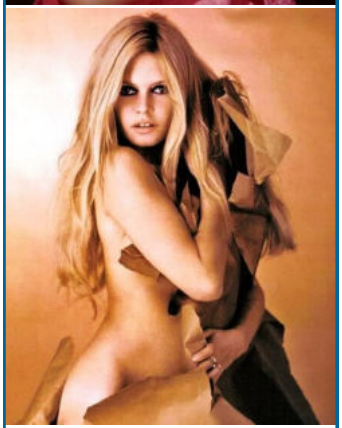
Polský skútr OSA

OSA byl polský cestovní skútr vyráběný WFM v letech 1959 až 1965. Byl to výkonný stroj, který si vedl dobře na sportovních akcích, zejména na off-road rally.
Úkolem bylo navrhnout vylepšenou verzi OSA skútru při zachování jeho původního, turistického charakteru s jeho proporcemi a liniemi. Omlazené vozidlo je mostem mezi klasickou formou šedesátých let a současností.

NA OKRAJ

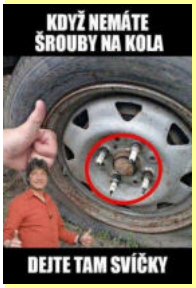
BB

Jméno: **Brigitte Anne-Marie Bardot**, věk: **87 let** , narozena **28. září 1934** ve: **Francie** Výška: **5'5"** Stav: **Vdaná**



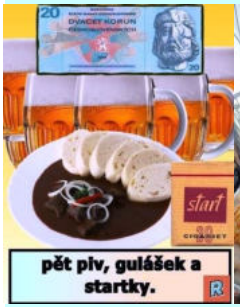
(pokračování na další straně)

Tak čím tady začneme? Pár rad do života. Začneme praktickou radou pro řidiče aut, třeba se vám bude hodit vtipná odpověď nechápající ženě :-) ….a vůbec, na ženy v dopravě si dávejte pozor …….a konec konců i na špatně sjízdné silnice.

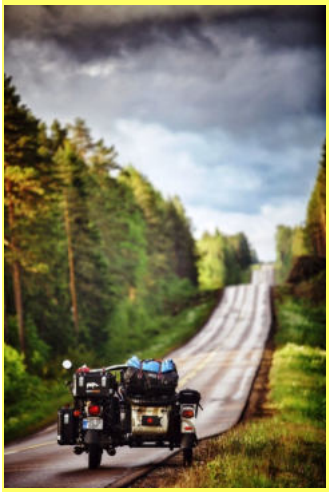


Opravy na silnicích není nic příjemného, ale stát se to může kdykoliv, zvláště s těmi našimi motorovými „staroušky“ to není až taková výjimka. Odtah je pak poslední možnost. ……A výměna oleje před první jarní jízdou.

Po takové náročné opravě na silnici je dobré se jít dobře najíst, napít a tedy řádně posilnit….když je příjem, je i vydání, a tak samozřejmě bude třeba se poohlédnout po nějaké vhodné toaletě, v některých zemích jsou toalety pro motoristy vyrobeny z odložených osobních vozů.



A opět malé pozastavení pro kamarády sajdkáristy, zvláště z družebního klubu v Nasavrkách.



Zřejmě v roce 1959 se na skútrech Čezeta objevily zvláštní uzávěry nádrže doplněné o hliníkové modely stíhaček MIG (snad) 15. Zatím se mi nepodařilo zjistit, proč a jak dlouho byly tyto uzávěry montovány, popř. jestli se jednalo jen o nějakou úpravu na export apod. Jako by se po informacích země slehla, ale vzhledem k tomu, že se ty MIGy nikde v inzerci, ale ani v muzeích , na setkáních veteránů ani v literatuře nevyskytují, tak jich asi moc nebylo. Každopádně se jednalo o velice zajímavý doplněk, který bohužel v mé sbírce skútrů dosud chybí.

Ale spojení letadel a vozidel nebylo dříve žádnou výjimkou. Jednak často letečtí konstruktéři se podíleli na vývoji vozidel, jednak letadla byla jakýmsi vrcholem techniky a každé propojení letadla a vozidla mělo navodit dojem vysoké technické úrovně silničního vozidla. Proto můžeme vidět na některých osobních vozech motivy letadel na chladičových soškách, tady se můžete podívat na motocykl Laverda s podobnou ozdobou na předním blatníku.

Jezdíte často v noci nebo za jinak zhoršených podmínek viditelnosti??? Pak je dobré si vybavit svůj motocykl odpovídajícím osvětlením. To by v dnešní době neměl být problém, nabídka je široká. A když už jsem narazil na tu sníženou viditelnost, víte, jak ji definuje silniční zákon???

SBÍRKA ZÁKONŮ
ČESKÁ REPUBLIKA

Zákon č. 361/2000 Sb.
o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ze dne 14. září 2000

§ 2
Vymezení základních pojmů

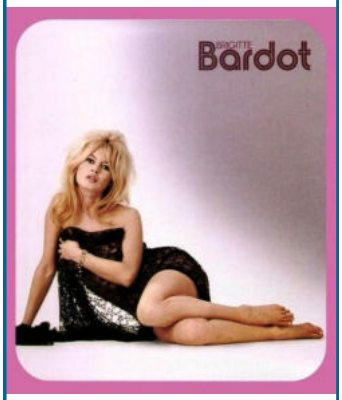
ff) snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předmětyna pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu,

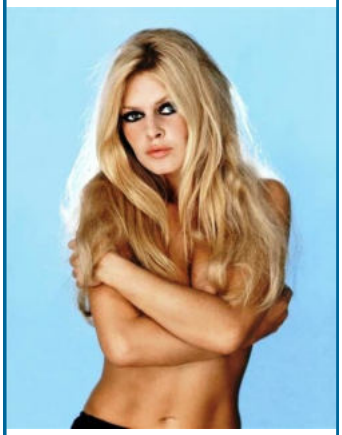
Pokud byste i přes světla od těchto reflektorů špatně viděli, bude to už asi problém ne světlometů, ale vašich očí. Abyste zase dobře zaostřili, je dobré mít s sebou na motocyklu nějaký „zrakobudič“ …..ale po jeho požití se už nedoporučuje pokračovat v jízdě !!!

Počet motocyklů u nás stále roste a je to myslím vidět i na silnicích, tak se připravte, že v hlavní mototuristické sezóně bude třeba někde přemotorkováno, a tak si zvykněte svůj motocykl řádně zaparkovat do řady, abyste nezabírali zbytečně moc místa.

NA OKRAJ

Pánové, vy dříve narození, taky jste měli fotku té krásné blondýny nad postelí???



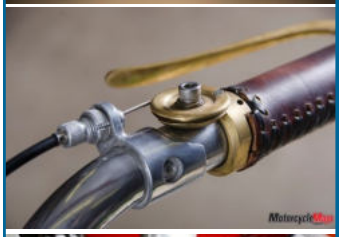


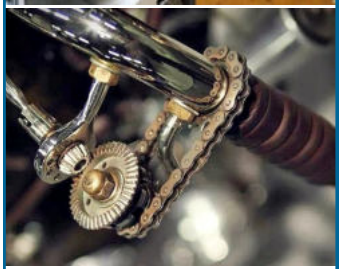
Héééreček je plno, ale Brigitta je jen jedna, co říkáte?

NA OKRAJ

Rychlopal a krutiruk

Tyto dva názvy asi znáte a víte, že se jedná o dva různé principy přenosu pohybu lanka od plynové rukojeti. Ale znáte ještě další používané varianty???

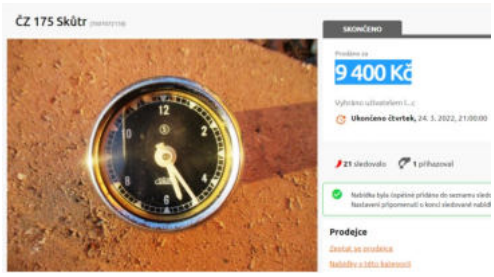




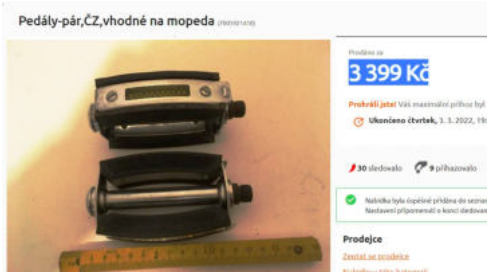
...CO NOVÉHO NA AUKRU???

Zase jedna stará převozní SPZ-ka za cenu, jako by byla ze zlata :-). To už ta Gottwaldovská je větší rarita. Ani nevím, jestli tyto SPZ-ky stále platí nebo musely být vyměněny za Zlínské.

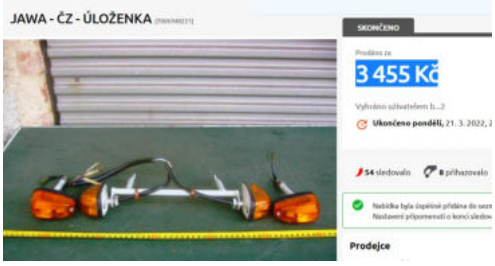
Hodiny na Čezetu jsou stále v kurzu a drahé



Ovšem tyto „šlapky“ na mopeda??? Nevím. V Chotusicích na burze jsem jich viděl spoustu asi po 250 Kč/pár—žřejmě repliky, ale vypadaly úplně stejně. Původní „žluté“ plastové šlapky na mopedy jsou dneska drahé, ale tyto??? Asi trochu předražené :-(



Blikače na panelku nám taky podražily. Ten držák předních blikačů je k dostání v replice asi za 250 Kč, ale celé blikače zatím ještě, myslím, nikdo v replice nenabízí, jen náhradní sklíčka.

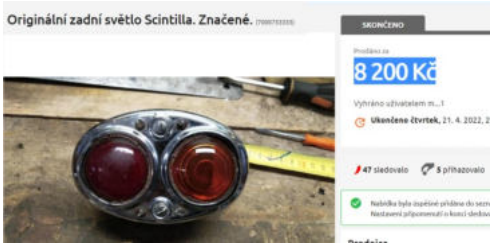


Tento trojúhelník býval kdysi na kabinách náklaďáků. Ani nevím, co znamenal. Možná že příslušnost automobilu k ČSAD, jako v pozdější době lakované žluté kolečko. Určitě je to ale už dneska moc hezká rarita.

Těch školních modelů motocyklových motorů se teď objevilo na Aukru několik. Je to sice motor zřejmě nepojízdný :-(, ale do muzea se určitě hodí a udělá tam velkou parádu. Ovšem trochu zručný kutil si ho může vyrobit doma a vyjde ho to laciněji.

Ten hliníkový vypínač není sice Jawa, ale ČZ, ale bohužel, mnoho vypínačů je po pádech nebo i přílišným dotažením šroubů poškozených, tak jejich cena stále stoupá, protože jsou nedostatkovým zbožím. Nevím, jestli se někdo pustí do výroby replik. Tyto tenkostěnné hliníkové odlitky se na koleně vyrobit asi jednoduše nedají.

Zadní světlo Scintilla. Nevím přesně, kde všude bylo použito, ale vím, že pan učitel Vašek Říha, který mě učil na základce, jezdil do školy s aerovkou 1000, ve které měl motor z Wartburga. To už tenkrát nás jako kluky zajímalo. A já jsem to světýlko jednou viděl na burze, před mnoha lety, bylo v pěkném stavu a já mám pro světýlka slabost a na té érovce Říhy se mi líbilo, tak jsem si ho pro radost koupil …..za 100 Kč.



PRVNÍ MOTOCYKL SVĚTA S WANKELOVÝM MOTOREM.

Tento převzatý článek je i tak trochu pozvánkou na naší letošní plánovanou cestu do muzea v **Augustusburgu**. Sice jsme tu už nedávno v Občasníku v příloze měli obsáhlý článek o motocyklech s motorem Wankel, ale tady je to trochu podrobněji a snad i zajímavé to, že to byla docela odvážná akce v rámci tehdejší RVHP.

Dne 19. 01 1960 na symposiu Svazu německých inženýrů v Mnichově představoval **Felix Wankel** a NSU rotační Wankelův motor. Přítomna byla i delegace z NDR, konkrétně z Eisenachu (Wartburg) a Suhlu (Simson). Odborníci ze Zschopau (MZ) se o této novince dověděli až 28. 01. 1960.

Tato novinka mladé inženýry tak přesvědčila, že viděli možný přestup z dvoutaktního přímo na rotační motor, s jeho výhodami, úžasně tichý chod motoru, bez vibrací, kde je energie přímo přenášena na rotační energii.

Již dne 28.04.1960 (!) představili experimentální motor o objemu 110 ccm a výkonu 9,4 PS. Tento motor prosel několika obměnami, např. v sáni a objem byl zvětšen na 117,5 ccm přičemž prokazoval již výkon 20,1 PS. Po 250 hodinách zkoušek byl motor zabudován v roce 1961 do motocyklu BK 351, (původní boxer-kardan) s postraním vozíkem Superelastik firmy Stoye. Po najeti 1300 km bylo zjištěno, ze tento motor po všech stránkách vyhovuje použiti motocyklu se sajdou.

Protože ale wankelův motor není možné startovat pakou kvůli nízkým otáčkám, byl zabudován startér z jawy.

Po velmi kladném posudku jízdních vlastnosti bylo rozhodnuto zvětšit objem motoru na 125 resp. 175 ccm, s cílovým výkonem 24,5 PS. Chlazeni rotoru bylo nejprve olejové, později se melo přejit na vzduchové.

První poznatky s motorem byly velmi pozitivní, jen bylo třeba vyřešit opotřebení rotujících dílů. Protože neexistovaly digitální kopírovací frézy, byly tzv. trochoidy vyráběny kinematickým posuvem. Další problémy nastaly při pokusech zlepšit povrch rotoru tvrdým pochromováním, popř. s tepelným nanášením molybdenu, kde měli v MZ velké zkušenosti. Na druhé straně bylo velmi problematické tyto díly opracovat.

Teprve poté, co NDR zakoupilo licenci, byly porovnávany výsledky různých japonských firem a firmy Daimler Benz, zjistili odbornici ze Zschopau, k jak vysoké technické úrovni se dopracovali ve vývoji wankelova motoru.

Poslední motor prokazoval výkon 24 PS a bylo najeto 36 000 km opět s motocyklem BK s postranním vozíkem a byl prokazatelně technicky stabilní.

Protože byly zjištěny teplotní rozdíly od 100°C do 250°C, bylo opět přikročeno k vodnímu chlazeni, čtyřstupňové převodovce a olejové spojce, neklasicky pak výfuk nahoře a svíčka v dolní části.

Ze známých potíži socialistického hospodářství, jako nedostatek materiálu, dodavatelů, ale i výrobních kapacit bylo od výroby wankelova motoru upuštěno. Dokonce i Herkules, který zadal až za devět let výrobu motocyklu s wankelovým motorem, zastavil v roce 1970 jeho výrobu.

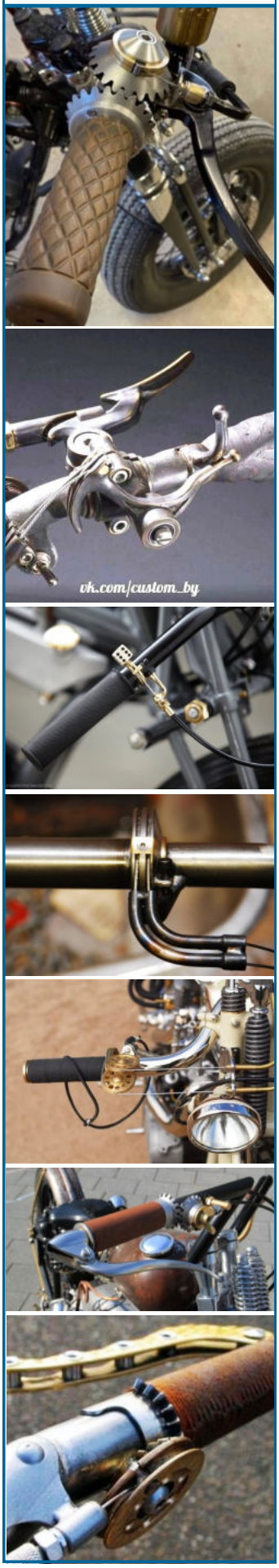
Na konec je třeba smeknout klobouk před výsledky vývoje pouhých sedmi inženýrů z vývoje firmy MZ.

Dodnes existuje v Zchopau vývojově oddělení wankelova motoru, i když ne pro automobilní průmysl (nevím, jestli toto stále platí *pozn.red*.)

Poznámka: tento motocykl s prvním wankelovým motorem je možné vidět na stale výstavě motocyklu na zámku Augustusburg, Sachsen.

NA OKRAJ

...pokračování



NA OKRAJ

V jakém znamení jste narozeni???

Jak jste jako psi dopadli???

AUTOSKÚTR

Článek z Mechanix Illustrated prosinec 1947 nalezený na modernmechanix.com

V přeplněných metropolitních centrech po celé zemi tenký pramínek nových automobilů pomáhá jednomu problému — dopravě —, ale prohlubuje další. Parkoviště jsou přeplněná auty dojíždějících, obrubníky jsou lemované a každé město má problém s parkováním, který žádný plán nevyřešil. Zvýšené náklady představují pro průměrnou rodinu další vážný problém. Ceny aut vzrostly nad pohodlný dosah. Rodiny s jedním vozem, které by běžně mohly být rodinami se dvěma auty, si nemohou dovolit dodatečné výdaje ve výši 2 000 $ nebo více, i když by dodávky aut mohly být uskutečněny příští týden.

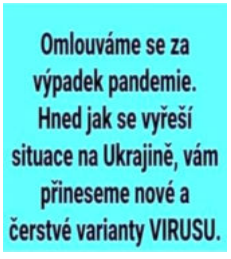
V Salsbury Motors, Inc., Pomona, Kalifornie, výrobní linka automobilového typu chrlí nový typ motorového vozidla, který může být částečnou odpovědí na tyto problémy. Salsbury je stoprocentní dceřinou společností Northrop Aircraft, Inc., tvůrců a stavitelů bombardérů Flying Wing. Nový skútr – který by se dal popsat jako kříženec mezi lehkým autem a motorkou – má rychlost až 35 mph a ujede 65 mil na galon. Jednoválcový motor o výkonu 6 k je chlazený vzduchem a váží pouhých 56 liber. Spojka a převodovka jsou automatické.

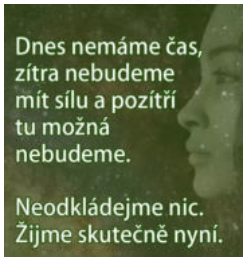
LIGHTBURN ZETA SPORTS

Po II. světové válce, v době hladu po motorových vozidlech přišly nejprve na řadu skútry, a pak lidová vozítka, která umožnila masový rozvoj motorismu. Proto i tady se jim věnujeme a ještě věnovat budeme, ale spíš zase v rámci vozidel z bývalé RVHP, protože vozidla vyráběná za „železnou oponou“ byla už dávno popsána a zmapována, zatímco ta naše „socialistická“ vozítka dosud dost unikala mediální pozornosti a věřte, že je to škoda. Sami uvidíte, jak zajímavé návrhy a prototypy vozítek vznikaly, a i když se třeba nikdy nedostaly do sériové výroby nebo bylo vyrobeno jen málo kusů, přesto jsou zajímavá.

A tady je taková malá ochutnávka krásného vozítka z druhého konce světa.

1964 Lightburn Zeta Sports – odhad 35 000 – 45 000 USD. *Duch Lightburn Zeta sahá až k představení British Frisky Sprint na autosalonu v Earls Court v roce 1958. Australan Harold Lightburn byl autem tak nadšený, že když Frisky čelil krátce poté finančním potížím, najal tým designérů a inženýrů Gordona Bedsona a Keitha Peckmorea, aby vyvinuli vůz pro výrobu v Adelaide. Jeden z méně než 50 vyrobených exemplářů, tento Lightburn Zeta Sports vypadá tak cool, jak zní jeho jméno.*





MOTORKÁŘSKÁ HELMA POLOŽENÁ NA SILNICI

Motorkářská helma položená na silnici znamená jediné. Zpozorněte a zastavte, jde o mezinárodní komunikační signál.

Dopravní značky jsou oficiálním komunikačním prostředkem v dopravě, existuje ale i neoficiální jazyk. Znáte gesta, symboly a znaky, kterými se domluví řidiči na celém světě?

Vztyčený prostředníček je mezinárodním gestem, které nepotřebuje překlad do žádného jazyka. Pokud na vás někdo takto ukazuje, je hned jasné, co si o vás myslí a kam vás posílá. Podobných znamení je na světě více, a motorkářská helma položená na silnici je jedním z nich. Nemusíte umět španělsky, holandsky nebo chorvatsky, abyste hned věděli, co se děje. Musíte ale význam tohoto signálu znát.

Pozor, tady zastavte a nabídněte pomoc !!!

Jde o motorkářský signál, ale ten není určený jen pro motorkáře. Reagovat může, a také by měl reagovat, kdokoli, kdo v tu chvíli signál vidí a je na silnici. V autě, na kole, v kamionu. Jde o krizovou situaci, někde nedaleko je motorkář, který potřebuje pomoc a nezáleží na tom, že záchrana přijde třeba v podobě řidiče autobusu.
Signál je jasný, motorkář v nouzi. Nemusí jít nutně o dramatickou nehodu s krví a pozůstatky těl, aby někdo nebyl předčasně vyplašený, příkladem může být třeba diabetik, který s hypoglykemií nemůže pokračovat dál a stačí mu společnost, která mu podá cukr. Anebo dehydrovaný jezdec, který nemůže jet dál a potřebuje vodu. Nehoda je pak jasnou záležitostí, kterou lze takto odloženou helmou označit.

Všimli jste si, že dnešní moderní automobily používají stále větší a větší průměry kol. Když se u Škody 105/120 přešlo ze 14“ na 13“ kola, tak to chtěli všichni mít, a pak se trend obrátil a u Felicie byly už 14“ kola za příplatek a zase je každý chtěl. Dneska už jsme se dostali trochu dál, i když já tomu nefandím. několik 17“ kol se mi podařilo na našich silnicích s dírami prorazit a vrátil jsem se pokorně k 16“., se kterými jsem maximálně spokojený. Ale některé nové sportovní vozy používají kola velikosti až 28“ !!!!

Stejně tak jako velikost kol se stále zvyšuje počet rychlostních stupňů u převodovek. Sice zatím na body vedou převodovky automatické, ale jak vidíte dole, tak už mechanické převodovky se je snaží dohnat.

Na druhou stranu některé starší i méně stupňové převodovky, které mají už nějaké ty stovky tisíc kilometrů za sebou, jsou občas trochu trucovité a je třeba, aby si řidič osvojil přesnou dráhu řadící páky, aby dosáhl zařazení kýženého převodu. Něco podobného jsem osobně zažil už před 40 lety u služební Škody 1203, kde pro zařazení 2. převodového stupně, bylo nejprve třeba zasunout páku do polohy pro 3. převodový stupeň.

NA OKRAJ

Pohonné hmoty

...Hmm luxusní vůně!
To je Chanel No. 5?

...Ne, Natural 95.

Na benzínkách nabízejí novou službu. Když natankuješ plnou, je po zaplacení k dispozici psychoterapeut.

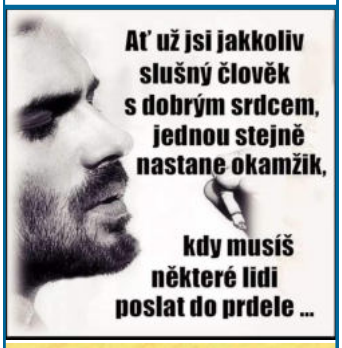
Nepanikařte! Ceny nafty pochopitelně zastropované jsou. Víc než 99,99 se na ten totem nevejde... 😘

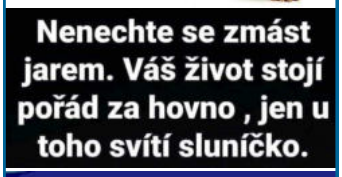
Dnešní „zlatokopky“ už neloví boháče v barech...

Dávají kafčo na benzínce a sledují kdo vezme plnou...

NA OKRAJ

Jste někdy nas...í???





Už se tady několikrát objevil dvacetilitrový kanystr předělaný na bar. Ale vzhledem k nucené prohibici řidičů doporučuji předělat přebytečný kanystr na úhledný boční kufr na motocykl překvapivě s objemem 20 litrů :-).

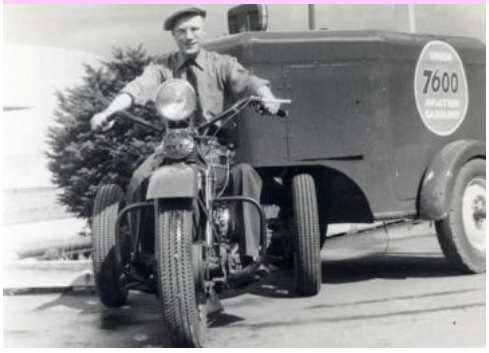
Zřejmě oblíbená registrační značka v Německu. Jen nevím, o jaký limit se jedná, ale vypadá to, že bez limitu je šíře zadní pneumatiky.

Nic se nemá přehánět. Já sice uznávám, že dvoudobé motory starší konstrukce vykazují vzhledem k dnešním předpisů nepatrně větší množství zplodin, ale tak strašné to zase není .....a nutit školou povinné děti, aby si prohlížely Čezetu v plynových maskách, je asi trochu přehnané :-(.

Sice trochu smutné místo, ale je jasné, že Lojzík kamarádům hodně schází a se smutkem na něj vzpomínají.

Líbí se vám motokáry, ale myslíte si, že už to pro vás není ….malá kolečka, malý motor, to je tak pro nějaké začínající jezdce. Ale já mám pro vás řešení. Když si přidáte pár koleček a pár motorů, všechno to řádně propojíte, uděláte z motokáry dospělé vozidlo. Bohužel, jízdní výkony neznám.

Přeprava i těžších a objemnějších nákladů pomocí motocyklu je samozřejmě možná, jen je třeba mít vhodný motocykl s příslušným přívěsem nebo návěsem..



FIALOVA POMSTA DŮCHODCŮM - JE OPRAVDU FIALOVÁ ...

Tak nám upravili přestupkový řád a máme se na co těšit - tato vláda dělá skutečně vše pro občany.

****

Posílám všem členům Klubu důchodců - řidičům, upozornění na povinné lékařské prohlídky povinné pro seniory, řidiče motorových vozidel.
Většině nám je známo, že prohlídky jsou povinné při dovršení věku 65 let, dále 68 let a potom každé dva roky. Chci však upozornit na nebezpečí hrozící při přestupku zjištěného policií - pokud je termín platnosti lékařského posudku propadlý.

Tento přestupek není možno vyřešit domluvou, blokovou pokutou, neuděluje se ani bodové hodnocení. Při zjištění však není možno pokračovat v jízdě a přestupek se předává do správního řízení.

Tresty udělené ve správním řízení jsou:
==========
- pokuta ve výši 5 000 až 10 000 Kč.,
- odebrání řidičského průkazu na dobu 6 měsíců až 1 rok.
- Po uplynutí poloviny doby odebrání ŘP je možno žádat o prominutí trestu.
- Při žádosti o jeho vrácení je nutný lékařský posudek ne starší 30 dnů a psychotest.

Cena psychotestu akreditovaným dopravným psychologem je v rozmezí 1 500 až 4 000 Kč.

NORVIN

Slyšeli jste už o motocyklové značce **Norvin**??? Možná ještě ne, ale neklesejte na mysli, je nás asi víc. Jak jsem v minulém čísle psal o spojování automobilů více značek a o tom, že u motocyklů by to asi bylo složitější, tak tady je zrovna jeden případ, že to jde, ale… je to vlastně jen vestavba jiného motoru do cizího rámu. A takových úprav se u aut dělá plno, ale tady se spojily dvě zcela odlišné značky a daly vzniknout značce nové, takže je to asi něco víc, než když v motocyklu ČZ je motor Jawa :-)

Původní Vincent

O co se tedy jedná??? Rám motocyklu **Nor**ton Featherbed s motorem **Vin**cent HRD. Motocykly Vincent HRD byly ve své době nejrychlejší motocykly. Nejžádanějším motorem byl 998 ccm OHV V-twin z typu Vincent Black Shadow. S kompresním poměrem 7,3:1, dvěma karburátory Amal a leštěnými kanály motoru dosahoval výkonu 54 HP při 5700 ot./min.
Přední bubnové brzdy s dvouklíčovými čelistmi zpomalily bezpečně tento hybrid z maximální rychlosti 125 mph (200 km/hod.).

Když si budete kupovat nový motocykl nebo skútr a myslíte si, že na sedadle spolujezdce povezete občas nějakou tu „roštěnku“, tak se všímejte, jaký sklon má sedadlo spolujezdce.

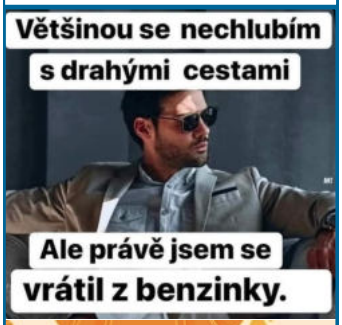
Jaký je v tom rozdíl, vidíte jasně na přiloženém obrázku vlevo. Samozřejmě záleží i na fyzikálních vlastnostech (jak by řekl klasik :-)) spolujezdkyně. Pokud má prsa po tátovi, je to úplně jedno, jakou sedačku tam budete mít, protože dvě rozinky na zádech neucítíte :-(.

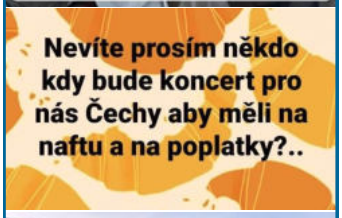
NA OKRAJ

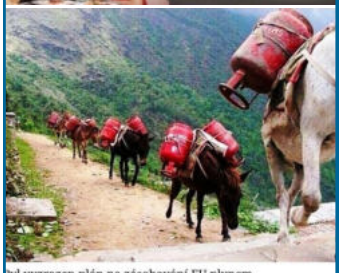
Trochu léta ...

NA OKRAJ

Ceny energií







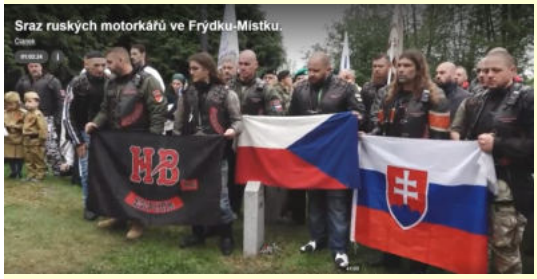
Na podporovatele Nočních vlků si na Olšanech počkali motorkáři z Prahy

8. 5. 2022, 13:52 – Praha
Pavel Jařurek, Novinky.cz

Uctít památku padlých sovětských vojáků za II. světové války dorazili v neděli na Olšanské hřbitovy mimo jiné příznivci ruských **Nočních vlků** z jejich českého spřízněného motorkářského klubu. Proti nim se postavily asi dvě desítky odpůrců, které dorazilo podpořit asi 20 motorkářů z Prahy.

Došlo na slovní výměnu názorů obou táborů a také k několika drobným strkanicím.

Ke hřbitovům nakonec preventivně dorazila pražská Speciální pořádková jednotka. Těžkooděnci však nemuseli nijak zasahovat.



Po jejich příjezdu odjeli z místa pražští motorkáři a následovalo už jen několik slovních výměn mezi příznivci a odpůrci ruského prezidenta Putina.

Tak to se zase pražští motorkáři předvedli. Asi nechápu, proč může někomu vadit uctívat památku padlých vojáků. Na druhou stranu mě ale překvapil postoj České Policie, která tyto demonstranty vyhnala, umožnila průběh pietního aktu a nepodlehla pražskému „ukrajinskému šílenství“. Za to myslím zaslouží (výjimečně) pochvalu.

V minulém čísle Občasníku byl článek o pásových motocyklech. Byly tam motocykly bez technického popisu, ale k jednomu jsem náhodou našel nějaké informace, tak aspoň něco k tomuto tématu.

Čínská univerzita patentuje šílený jednostopý záchranný motocykl

CHRIS BRUCE 7. září 2014 v 15:22

Studenti čínské univerzity Chang'an požádali o patent na bizarní výtvor, který je vidět výše, podle *Visor Down*. Je to zjevně založeno na motocyklu a tato podivnost se zdá být pokusem o přestavbu s odstraněním kol a jejich nahrazením jedinou souvislou stopou. Úpravy by zdánlivě zachovaly odpružení normálního motocyklu, včetně teleskopické přední vidlice a zadního kyvného ramene, při absenci kol.

Je zřejmé, že emblém Rescue a bílý kříž naznačují, že tento výtvor je určen pro nouzovou službu a téměř jistě je určen pro terénní podmínky, kde pásová vozidla excelují. To znamená, že přední kapotáž sportovního motocyklu se nezdá být zcela vhodná ke zbytku designu. Nemůžeme se ubránit otázce, zda toto vozidlo není řešením problému, který nikdo nemá.

Sněžný skútr nebo čtyřkolka by pravděpodobně měly tolik schopností jako tato věc, a jen si pomyslete, jak byste řídili nepřetržitě rovně jedoucí motorku. Přímý směr by neměl být příliš obtížný, ale ve skutečnosti se odklonit od přímého směru se zdá být strašně obtížné, alespoň ve srovnání s ostatními možnostmi. Bravo čínským studentům za vypracování nápadu, ale pravděpodobně bychom neměli očekávat, že se to v dohledné době objeví na svazích nebo stezkách...

Německu se asi stýská po válce, a tak aspoň podporuje válku na Ukrajině. Zřejmě už u nich odezněla euforie z toho, jak posílali ze svých letišť bombardéry NATO s cílem „humanitárního“ bombardování civilních cílů v bývalé Jugoslávii, a tak potřebují další válečný adrenalin:

6. května 2022 8:19

Německo Ukrajině dodá sedm samohybných houfnic PzH 2000, *oznámila německá ministryně obrany Lambrechtová na Slovensku. Příští týden má začít výcvik. (ČTK)*

A ještě jednou téma pásové motocykly, tentokrát ve vojenské úpravě a v plné výzbroji. Technická data výrobce zatím bedlivě tají.

ZNOVU DRUZETA, TENTOKRÁT LAMINÁTOVÁ A ČESKÁ

Kdysi dávno, tedy před několika lety se objevila laminátová Druzeta, která byla kdysi kýmsi postavena a přihlášena do běžného provozu. Pak ji ovšem někdo nerozumně odhlásil, ale sajda to byla docela zajímavá a hezká (i když asi o 30 kg těžší než originál) a já jsem o ni projevil zájem. Majitel ji však prodat nechtěl, ale přesto jsem ho žádal, kdyby si to rozmyslel, že bych určitě měl zájem.

Samozřejmě, že za nějaký čas Druzetu prodal, prý někam k Praze, ale nepamatuje si komu, a tak se Druzeta někde zatoulala.

No a nyní se zase laminátová Druzeta objevila ….na Bazoši v inzerátu, ale s tou na obrázku nemá asi nic společného (snad kromě stavebního materiálu). V inzerátu jste se mohli dočíst asi toto:

Nabízím Druzetu, náhrada sklolaminát. Loď, blatník, nárazník, světlo, kryt nádrže, krytka kastlíku blatníku, sedadlo. Možný prodej jednotlivých dílů. Vše co je na fotkách. Vlastní odběr.

Jméno: Ivan
Telefon: 773663850
Lokalita: 723 00 Ostrava
Vidělo: 202 lidí
Cena: 35 000 Kč

Tato replika Druzety má samozřejmě k dokonalosti hodně daleko, ale na druhou stranu …. podívejte se, jak to dopadlo s laminátovými replikami PAvů. Dnes jsou jich v provozu desítky, možná už stovky, běžně je koupíte a vyjdou laciněji než původní originál, který se dnes pohybuje na úrovni cca 4000 % své původní ceny!!! Takže asi bude záležet na tom, jak se k tomu postaví příslušné orgány ...tedy myslím STK, popř. testační komisaři, ale Velorex byl a je taky laminátový, a tak si myslím, že se s těmito Druzetami budeme na srazech potkávat.

Dost záleží na tom, jak kvalitně bude vyroben podvozek, jehož výroba je už ovšem záležitost strojařská a nikoliv klempířská, takže podle mého názoru je v domácích podmínkách snadněji vyrobitelný, i když bude mít na bezpečnost a hlavně jízdní vlastnosti soupravy velký vliv. Nezbývá nám nic jiného, než se nechat překvapit :-).

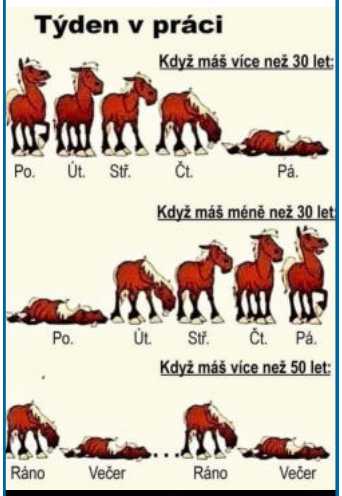
NA OKRAJ

Jedna starší replika Druzety z Holandska

NA OKRAJ

Ráno, vstávaní a životní energie

„Pamatuješ na to ranní ptáče co dál doskákalo? Včera chcíplo na infarkt."



Nesnaž se utéct, čas si tě chytí,
vlasy ti protká stříbrnou nití.
Předá ti radost i zklamání z lásky
a pak ti na tváře nakreslí vrásky.

Zbytečně vzdoruješ, marníš své síly,
každý z nás jednou dojde až k cíli.
Nesnaž se změnit to, co už nejde,
ze všeho špatného dobré vždy vzejde.

Mám tady pro tebe na štěstí návod,
s časem si nikdy nedávej závod!
Žij teď a tady, život je krátký,
postupuj vpřed a nekoukej zpátky.

Neboj se ničeho, jdi klidně spát,
stane se jen to, co má se stát.
Ten zákon platí pro každého z nás,
všechny nás jednou dožene čas.

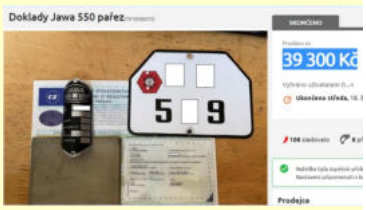
...CO NOVÉHO NA AUKRU ZNOVU

Po nějakém čase se zase podívejme na naše inzertní portály popř. aukce, co nového a jak se nám vyvíjejí ceny. Samozřejmě, že ceny mají stoupající tendenci, a to nejen v oblasti veteránského či motoristického tovaru, ale přece jenom se občas objeví nějaká ta perlička, která stojí za zmínku.

Tak třeba….kolik si myslíte, že stojí háček??? Ptáte se jaký? No háček nad písmenem „C". Představte si, že plechová značka „**CS**" se dneska nechá koupit za 300 Kč, ale značka „**ČS**" se vydražila za **2289 Kč**+ poštovné. Takže ten háček na „C" stojí přibližně 2 000 Kč. Slušná cena :-).

Hledáček na auto je dneska výbava, která se myslím vyskytuje na veteránech víc, než když byly veterány nové, ale takových výbav je víc. Plaketa Jawa na mramorovém podstavci je určitě hezkým doplňkem na psací stůl. Ten lev s pěticípou hvězdou na přední blatník, to je paráda, která nebyla moc běžná ani v době svého vzniku. Já myslím, že je to obdobná rarita jako stíhačka MIG 15 na víčku palivové nádrže Čezety.

Vzpomínám na dobu, kdy si můj kamarád koupil zrenovovaného pařeza s doklady za 18 000 Kč a my všichni jsme si o tom mysleli své ….věděli jsme, že jeho finanční situace je o několik levelů výš než ta naše, ale přesto se nám cena zdála přemrštěná. A dneska už potřebujte více než dvakrát tolik, abyste si k pařezu koupili aspoň doklady. Asi každý, kdo odhlásil pařeza z provozu a nebo ho odtlačil do šrotu, si dneska rve vlasy.



BOSMAL

tříkolka postavená na podvozku Malucha

Vzduchem chlazený motor o výkonu 24 HP zrychlil tříkolku na 90 km/h. Při zachování rychlosti 70 km/h měla tříkolka spotřebovat 4,7 litru benzinu na 100 km.

Široké stupačky u starších automobilů měly svoje opodstatnění. Sloužily pro odpočinek při dlouhých cestách. Pánové, to, na co právě myslíte při pohledu na tu sličnou odpočívající dívku, tak to tam nešlo, na to byly stupačky moc úzké!!!

PANHARD - PŘEPRAVNÍK NA SKÚTRY

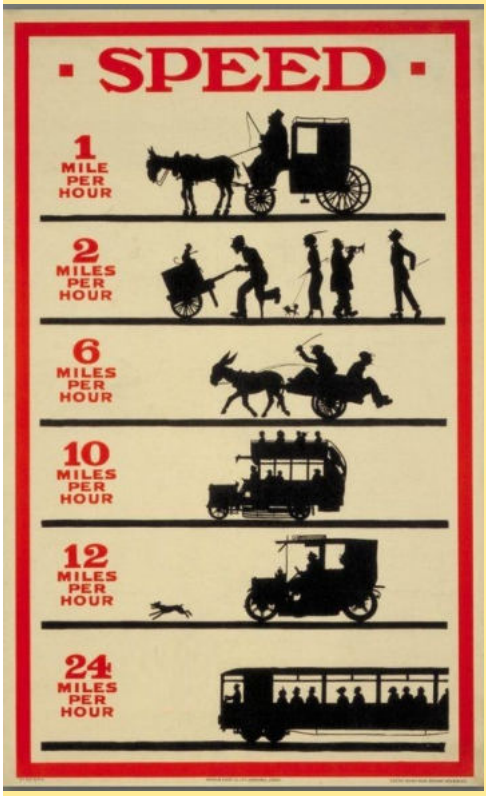
Francouzská automobilka Panhard není u nás příliš známá, i když její historie je velice bohatá. Výroba osobních vozů byla ukončena (asi) v roce 1967 a poslední vozy této firmy byly velice pohledné a řekl bych, že měla až nadčasově aerodynamický tvar.

Dneska se ale podíváme na jeden starší model, který prošel zásadní přestavbou. Z původního čtyřdveřového sedanu vznikla speciální užitková verze - Pick-up.

Jak vidíte, tak úprava vozu byla velká a jedná se o zásadní přestavbu celé zadní části karoserie. Ovšem nevznikl jen obyčejný Pick-up, ale zcela speciální přestavba zahrnující výsuvný ložný prostor. A důvod??? No přece převoz skútru!!!!! :-)

Pomůcka pro lepší odhad rychlosti účastníků silničního provozu.

Hodnoty jsou v mílích za hodinu, pro přepočet na km/hod. nutno hodnotu násobit koeficientem cca 1,6.



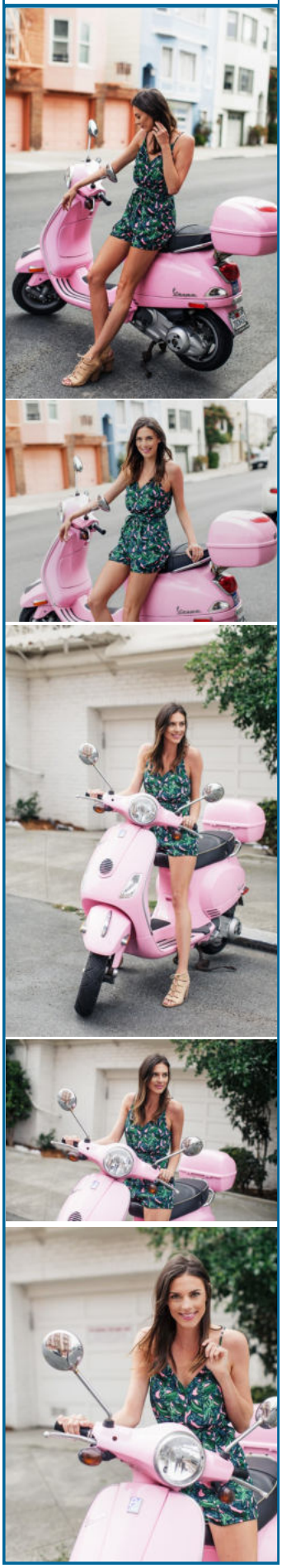
JAW-TON

Pod touto značkou jsem našel tento krásný motocykl. A pokud nevíte, jak značku rozluštit, jedná se o značky **Jawa-Norton**. Vlastní motocykl je vlastně rám Norton, do kterého je zasazen plochodrážní motor Jawa ESO 500 z roku 1967.

Určitě zajímavý kousek, doma by mohl být.

NA OKRAJ

Růžový skútřík



NA OKRAJ

Trochu vitamínů

ČTENÁŘI NÁM PÍŠÍ

Tak začneme mailem od kolegy veteránisty-cyklisty, který poslal obrázky motocyklu na páru. Nazval ho „**Čechie na páru**“, ale bohužel žádné další informace k tomu nejsou.

Z dílny Libora Volka vypadl další povedený kousek (a hlavně zrenovovaný) skútr Čezeta i s PAvíkem. Doufejme, že jeho majitele také uvidíme na nějaké naší akci. A ne jen jeho, ale i jeho manželku, která je také skútristka. Už jsem o nich před časem psal.

Psal jsem o kolegovi Pavlovi Gabrielovi, že díky svému portfóliu vozidlového parku je schopen se zúčastnit jakéhokoliv veteránské i neveteránského srazu :-). Ovšem trestuhodně jsem zřejmě zapomněl na srazy vojenské techniky, a tak Pavel (dřív, než na to přijdu já) tuto mezeru vyplnil a napsal: „**Ahoj Marceli, opět jsem si udělal radost, jmenuje se Voják…**“. A tak k Princezně Jawě, Milence, Vašíkovi, Arnoštovi, …..přibyl Voják :-)

ce skútrklubu už může plánovat podzimní akci s návštěvou **Muzea ČZ** a doufejme že i **Restaurace Čezeta** v DK.

Už vloni jsme měli v plánu v rámci našeho srazu ve Lhenicích navštívit nové **Muzeum ČZ** na Strakonickém hradu. Bohužel, muzeum nebylo hotovo podle plánu a jeho dokončení mělo docela velký skluz. Ale snad se už blýská na lepší časy. Paní Jarka Kochová-Ledková mi poslala pozvánku na slavnostní otevření **1.4.2022**. Takže naše jihočeská sek-

Zbyněk Plachý nám do redakce poslal fotky Čezety s neznámým typem **předního kufru**, který je zřejmě objemnější, než ten, který používáme. Fotky objevil na nějakém inzertním servu na netu.

David Prchal mi poslal plán schůzek jednotlivých klubů….tak nezapomeňte!!!

PRAŽŠTÍ MOTORISTÉ,

kteří se chtějí stát členy zájmových kroužků při krajském automotoklubu Svazarmu Praha-město, mohou navštívit klubovny automotoklubu v Praze-Žižkově, ulice Dobrovolců č. 36 (telefon 22 66 84) v tyto dny:

majitelé vozů FIAT se scházejí každý první pátek v měsíci,
majitelé skútrů ČEZETA se scházejí každý druhý pátek v měsíci,
majitelé vozů RENAULT každý třetí pátek v měsíci,
majitelé vozů SIMCA každý poslední pátek v měsíci,
majitelé vozů WARTBURG každé první úterý v měsíci,
majitelé vozů SPARTAK každé třetí úterý v měsíci.

Všichni noví majitelé i zájemci jsou na těchto schůzkách vítáni.

Synáček se ptá otce:
"Tati, zasáhne naši rodinu finanční krize?"
A tatínek odpovídá:
"Finanční krize zasáhne ty, kteří mají peníze.
My budeme prostě v prdeli..."

Kolega Marek Krampla poslal fotky z **19. Motorkářského požehnání ve Vrchlabí** 7.5.2022.

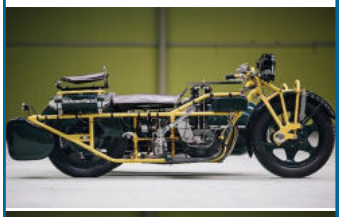
NA OKRAJ

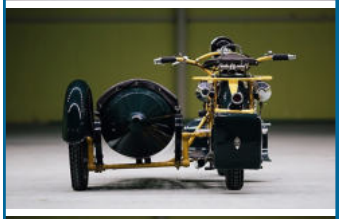
Jukeboxy a Musicboxy

NA OKRAJ

Zajímavá Čechie

Vzácné veterány jsme obvykle zvyklí vídat v původních barvách, a tak tato Čechie v letních barvách dobře živené vosy vypadá trochu nezvykle.





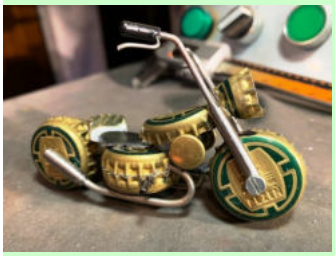
Kolega Zdeněk Vachalec mi napsal:

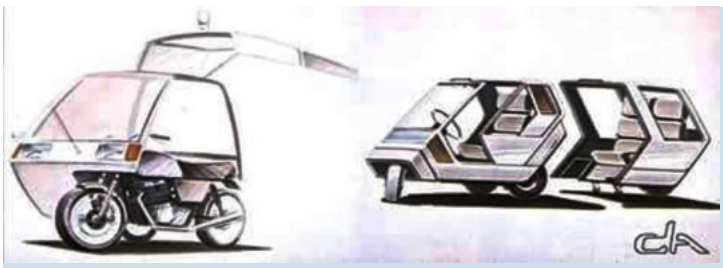
Ahoj, Marceli, posílám Ti pár obrázků z dnešní akce v Roztokách. Sjelo se tam spousta krásných objektů!

No chápete to??? Zdeněk má jednoho růžového skútra se sajdou a už asi dvacet let na něj loví baby. To je prostě neskutečný výkon, to nikdo jiný neumí!!!

Kolega Leo z Německa se opět ozval a poslal fotky dalších „pivních motocyklů“, které začal v zimě vyrábět z použitých materiálů :-).

Ahoj!
Po delsi dobe se zase jednou ozyvam. V dubnu jsem koncil vyrobou „pivnich motorek“ ze zatek lahvoveho piva. Vyrobil jsem nekolik ruznych druhu, jako reklam na pivo. Mezi nima i „ceske modely“. Prikladam fotky.
Jinak se mam dobre, letos se lepsim, uz jsem ujel 700 km. Nevim jestli to stihnu, chci se od 27.5.22 do 29.5.22 podivat na sraz socialistickych vozidel do Hnacova u Klatov. 19.6. jedeme na tyden do Rakouska se poradne projet Alpama. Zeny jedou autem a kamarad a ja na motorkach.
Zdravim te, ahoj Leo





Dvě zajímavá skládací vozidla. Motocykl s možností připojení celokapotovaného sajdkáru a dvoumístná tříkolka s možností připojení dalších dvou sedadel v přípojné s jedním kolem uprostřed.

PLÁN AKCÍ ČSSČ

PLÁN AKCÍ 2022

České sekce Skútrklubu

m	datum	název akce	místo konání	✓
1	1.1.	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	✓
	22.1.	Návštěva muzea Tatra 111 NAHRAZENO	Dobříč	✓
2	5.2.	1. jarní veteránská burza ND ZRUŠENO	Zlonín	c
	19.2.	Zimní setkání (členská akce ČSSČ)	Jablonec nad Nisou	✓
3	5.3.	Burza ND	Chotusice	✓
	19. - 20.3.	12. návštěva muzea motocyklů	Křivoklát, Roztoky	✓
4	9.4.	Burza ND	Lysá nad Labem	✓
	30.4.	26. Sraz historických vozidel	Chomutov	✓
	30.4.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	✓
5	13. - 15.5.	65. Skútr a motosraz	Nelahozeves	✓
	26. - 29.5.	66. Skútr a motosraz	Žamberk, Kopřivnice	✓
6	4.6.	Burza ND	Chotusice	✓
	4.-5.6.	37. jarní vyjížďka	KLUBOVÁ AKCE ČSSČ	✓
	16.-19.6.	Mezinárodní skútrsraz Skútrklubu Čezeta místo bude upřesněno		✓
7	15. - 17.7.	67. Skútr a motosraz	Druhý mlýn, Chomutov	
	30.7.	Burza ND	Chotusice	
	29. - 31.7	68. Skútr a motosraz	Hořice II.	
8	6.8.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	20.8.	7. návštěva památníku J.F.Kocha	Mcely	
	26. - 28.8.	69. Skútr a motosraz	Zruč nad Sázavou	
9	3.9.	Burza ND	Chotusice	
	9. - 11.9.	70. Skútr a motosraz	Lhenice, Strakonice	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
10	1.10.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
11	5.11.	Burza ND	Chotusice	
	12.11.	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
	podle dohody a počasí	Podzimní setkání	bude upřesněno	
12	10 (17).12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno	
	2023			
1	01.01.2023	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	

Tady je myslím vše jasné a není třeba nic moc vymýšlet.

Přihlášky na návštěvu vojenského letiště v Pardubicích v rámci srazu **Hořice II** jsou již uzavřeny, na vlastní sraz, který bude probíhat klasicky od pátku do neděle je možno se nadále přihlašovat. Stejně tak i sraz **Druhý Mlýn, Chomutov** s plánovanou návštěvou muzea v Augustusburgu je stále „volný“, i když dnes neumím říct, jestli to tak bude i v době vydání tohoto Občasníku, protože to už bude tento sraz „za dveřmi“.

Čas **setkání u památníku J. F. Kocha** bude ještě upřesněn a dozvíte se ho buď z mailů (na koho mám) nebo z těchto našich webových stránek. Kdo si vzpomene, může přivézt další kámen k pomníku do sbírky. Po ukončení oficiální části opět předpokládáme společný výlet na oběd, samozřejmě záleží na počasí.

Poslední dva naše plánované srazy, které také ještě spadají do letního období, proběhnou doufám tradičním způsobem v tradičních prostorách, takže sraz ve **Zruči nad Sázavou** v kempu **V rákosí**.

Sraz ve **Lhenicích** bude tradičně v penzionu **Ingrid**. Samozřejmě je plánována cesta do nového muzea ČZ, jak už bylo několikrát avizováno, stejně tak jako oběd v restauraci Čezeta v DK ve Strakonicích, kde bychom chtěl udělat společnou fotografii skútrů Čezeta před restaurací, takže z toho plyne, že **skútr Čezeta je pro tento sraz „povinná výbava“, stejně tak jako klubová trička ČSSČ (kdo je jejich vlastníkem) !!!**

Pokud budete mít nějaký dotaz, připomínku apod., tak kontakt na mě je na titulní stránce Občasníku popř. na webových stránkách. Všechny srazy mají zajištěné ubytování, takže je třeba se předem přihlásit, aby jednotliví organizátoři srazů znali počty ubytovaných.

A už přemýšlejte o srazech 2023!!!

NA OKRAJ

Mám sbaleno a jedu...

NA OKRAJ

Naklaďáky se dvěma kabinami...znáte???

PO UZÁVĚRCE

Možná, že někdo z vás má moji knihu z edice Retro „**Československé motorarity**“. Na obálce knihy je krásné vozítko nazvané **MIS 350** a právě tento název vznikl jako zkratka jména **Miloš Schütz.** Ten je také majitelem tohoto vozítka, které zkonstruoval a postavil jeho otec v 50. letech minulého století.

Miloš Schütz má trochu zvláštního koníčka …..**Tatry T 138**. Sbírá veškeré informace o nich, sbírá jejich modely, některé si sám vyrobil. Možná vám to přijde jako příliš „jednoduchý“ a nezáživný koníček, ale možná se také budete divit, když napíšu, že Miloš může doložit existenci **700 variant** a různých nástaveb na podvozku Tatra T 138. Asi 150 variant má i v podobě modelů. Pokud byste měli zájem, můžete se podívat na pořad ČT, který byl o něm a jeho koníčku natočen:

https://www.youtube.com/watch?v=FSowK23erV4

A právě tento pán, mezi jehož přátele se smím snad také počítat, letos oslavil krásné **80. narozeniny**. A jak se můžete podívat, dostal dort se svým vozítkem.

Já myslím, že za nás skútristy a další fandy veteránů a sběratele mu mohu dodatečně popřát hlavně hodně zdraví, hodně kilometrů se svým vozítkem a taky třeba objevení ještě nějaké další varianty Tatry T 138, která mu do teď zůstávala utajena.

Na jaře letošního roku se na mě obrátil skútrista **Zdeněk Žid**, který renovoval skútr **Čezeta 502/05**. Řešili jsme specifikaci skútru, typu (u typů a provedení Čezety 502 je známý chaos, bohužel na webových stránkách Skútrklubu je zmatečné vyjádření z ČZ z roku 2012), řešili jsme problematiku řídítek, elektroinstalaci a pod.

Renovace je ale již hotová, a tak už naše další korespondence se týká provozních vlastností, poměru mazání oleje v benzinu apod. A vy se můžete podívat na výsledek jeho práce.

ZÁVĚR

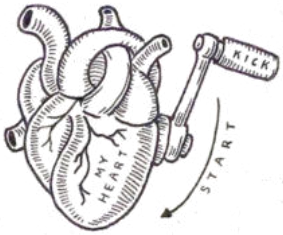
Pokud nepatříte k těm čtenářům, kteří si nejdřív v knize přečtou, jak to dopadlo, a pak teprve knihu čtou (a nebo taky nečtou), tak jste už všechno důležité přečetli a teď vám ještě zbývají přílohy, tedy takové to oddychové čtení „pod slunečníkem“ :-).

Když už jsem se o přílohách zmínil, tak o čem jsou??? Nejdříve článek o mé další anabázi při jednání o koupi motocyklu, pak docela zajímavá dvoustrana převzatých článků o elektromobilech, které už tak nevelebí tento systém pohonu, jak se nám to snaží Brusel a jejich vlezdoprdelkové stále vnucovat a podsouvat (určitě jste zaregistrovali v tisku odpor některých evropských zemí k rozhodnutí o ukončení prodeje nových vozů se spalovacími motory).

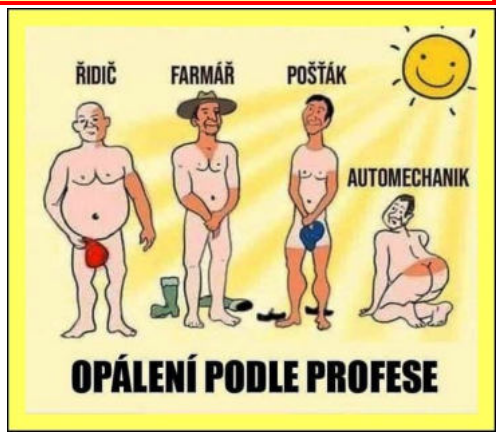
Pak následuje pár zajímavostí o Coca-Cole, přece jen v létě si ji občas dáte, tak ať víte, co pijete. O tom, co všechno se s ní dá vyčistit apod. už bylo plno článků, určitě víc, než jaké jsou její „zázračné“ účinky, ale to složení je zajímavé. Nakonec jeden starší reklamní letáček a československé skútry a motocykly, kde vám určitě neunikne „anglická“ úprava Čezety.

Ještě bych se vrátil k tomu, že tento Občasník vychází s malým zpožděním oproti tomu, jak jste zvyklí. Chtěl jsem ale ještě přidat reportáž o mezinárodním srazu v Budišově, který se konal už po uzávěrce čísla, a tak je to asi omluvitelné.

Jak jsem už psal, čekají nás další srazy a akce, které budou, doufám, stejně tak povedené a příjemné jako ty, které proběhly do této doby. Takže kdo jste se ještě nedostal do těch správných motorkářských otáček, našlápněte svá motorkářská srdce a vyražte.



Nemusíte to ale moc přehánět s rychlostí, nezapomínejte na staré přísloví: „**Spěchej pomalu!!!**“ protože existuje mnoho dalších radostí, kterých je možno dosáhnout jízdou na motocyklu nebo skútru. Je to např. opalování na pláži:



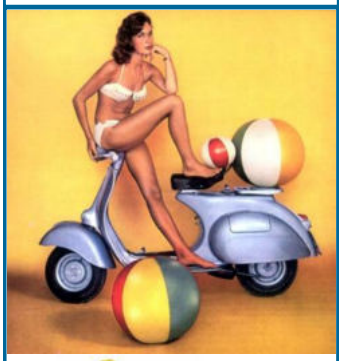
nebo někde kousek od pláže:…(***beze slov***)

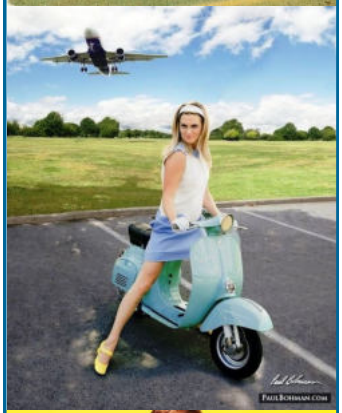
ale to už bych nechal na rozhodnutí a vkusu každého soudruha. Určitě vám ale po takovém pobytu na pláži trochu vyschne v krku, tak na závěr dne bych doporučoval trochu spláchnout prach na mandlích (pokud je už nemáte, on se tam někde v krku nějaký prach najde :-))

Tak krásné léto, mnoho bezpečných kilometrů s koly vždy jen na silnici a tu zlodějskou cenu benzinu asi budeme muset vydržet minimálně k volbám :-(

NA OKRAJ

Skútristky





PŘÍLOHY

DOKLADY, PŘEDPISY, ÚŘEDNÍCI, ...A PROBLÉM S „HO.....“

Vážení přátelé ….ANO, je to tak a ne jinak.

Před pár lety jsem tady v příloze uveřejnil svůj příběh o tom, jak jsem koupil Egypťana (ČZ 250 typ 485) z Maďarska a jak jeho původní technický průkaz cestoval po Evropě přes cizineckou Policii ČR, Maďarskou ambasádu v ČR zpět do Maďarska, kde na něj čekal prodávající, aby ho na tamním obecním úřadu bez problému vyzvedl a poslal mi ho zpátky poštou …..a aniž by kdokoliv z těch úředníků a organizací s tím TP udělal cokoliv jiného, než že ho přeposlal dál *).….trvalo to půl roku :-).

****) Tady v tom případě platí známá Dlabáčkova poučka:***

„Problém, vzdalující se od nás, zdá se býti menší“

Myslel jsem si, že jsem si svoji dávku smůly v boji s úřady už vybral, ale zmýlil jsem se. Představte si tu moji troufalost, že jsem si našetřil z důchodu na další motorku a rozhodl se ji koupit. Jedná se o **Jawu 350 typ 639**, která byla delší dobu mimo provoz a její doklady byly uloženy naprosto bez problémů a legálně na odboru dopravy OÚ Jičín. S prodávajícím jsme vše dohodli, já absolvuji evidenční kontrolu, uzavřu pojištění, dám mu ověřenou plnou moc, napíšu kupní smlouvu …..a on pak vyzvedne RZ a OTP na OÚ Jičín a rovnou motocykl přehlásí na moje jméno. Takže žádný problém neměl nastat. Snad jen chybí dodat, že motocykl měl po původním majiteli hodonínskou registrační značku **HO-1-99-99** (trochu jsem RZ pozměnil, za chvíli pochopíte proč). Samozřejmě že tato původní stará formulace už je zapsána v duplikátu TP jako **HO 19999**.

Splnil jsem vše, co jsem nasliboval, dokonce jsem prošel i technickou prohlídkou (a nejen evidenční kontrolou) a získal platnost kontroly na 4 roky, jak je u motocyklů běžné. Uzavřel jsem pojistku a vše potřebné předal prodávajícímu. Ten se objednal na odbor dopravy OÚ a čekal přes 14 dní, až na něj přijde řada. Tam se ale dostal do spárů bedlivé a puntičkářské úřednice, která zjistila, že protokol z STK je vydán na jiné VIN číslo. A opravdu, paní v STK se přehlédla a místo 6 napsala 5, takže jsem tam musel znovu dojet (bez motocyklu) a paní či slečna mi po delším vysvětlování, než to pochopila, napsala opravný protokol se správným VIN číslem, ovšem se starým datem vystavení. V tom byla neoblomná.

Jenomže platnost evidenční kontroly je jen 30 dní a tento termín se opovážlivě přiblížil, a pokud by se prodávající znovu klasicky objednal přes rezervační systém, nestihl by to do 30 dnů, což by určitě úřednice nestrávila a já bych musel na evidenční kontrolu znovu. Naštěstí prodávající paní úředníci přemluvil, aby ho vzala mimo pořadí, když už tam jde podruhé a ne vlastní vinou. No a teď už mělo vše proběhnout bez problémů, ale asi je vám jasné, že dosud se jednalo o běžný postup prodeje motocyklu i o banální závadu přehlédnutí jednoho malého čísílka a že asi kvůli tomu bych to sem nepsal. Máte pravdu, teď teprve začne to zajímavé :-).

Bedlivá paní úřednice se zamyslela a řekla, že nemůže vydat RZ s číslem, ve kterém je písmeno „**O**“, protože od jisté doby, se nesmí toto písmeno používat (stejně jako třeba Q nebo W), protože by se pletlo s nulou „0“. Jenomže tady se nejednalo o žádnou novou RZ, ale o starou z okresu Hodonín a ten měl mnoho let na tehdejší SPZ-kách opravdu písmena „**HO**“ a určitě dnes mnoho vozidel s těmito písmeny na RZ jezdí, aniž by to někomu vadilo. Ovšem ne tak úřednici z Jičína. Ta se neochotně a jen na úpěnlivé prosby prodávajícího uvolila svůj problém přesunout na své kolegy a předlouho u nich jednala, až přišla se spásným řešením.

To písmeno „**O**“ na tabulce RZ je celkem úzké a vypadá jako nula „**0**“, takže z RZ **HO 1999** udělala jako mávnutím kouzelného proutku **H 01999** :-). To sice vypadá jako taková „kosmetická úprava“ a velice chytré a jednoduché řešení, ale uvědomte si, že vše je v počítačích a databázích a těm budu těžko vysvětlovat, že to „**O**“ je úzké a vypadá jako nula „**0**“. Takže vlastně tato úřednice provedla výměnu původní RZ za novou, i když vlastní tabulku RZ zachovala, což je sice, myslím, světová rarita …..ale co to pro mě znamená???

Mám motocykl se starou RZ **HO-1-99-99**, na tuto RZ je vystaven protokol z STK a já mám na tuto RZ uzavřenou i pojistnou smlouvu a vydanou zelenou kartu ale ve velkém TP i v OTP mám novou RZ **H019999.** A co to tedy bude znamenat v praxi??? Zastaví mě hlídka Policie ČR, zjistí podle RZ a své databáze platných STK a pojistek, že je vše v pořádku. Když mě ovšem zastaví a podívají se do OTP, zjistí, že na mojí skutečnou RZ není platná STK :-(, stejně tak nesouhlasí RZ na zelené kartě s informací na OTP. A co pojišťovna??? Až ČKP zjistí, že byl prodán motocykl s RZ **H019999,** na kterou není uzavřena pojistná smlouva, ihned mi předepíšou pokutu.

A to není všechno. Jičín patří do Královéhradeckého kraje, který má skutečně a čistě náhodou ve svém označení písmeno „**H**“, což je v pořádku. Ovšem jak vypadaly RZ tohoto kraje, když došlo ke změnám značení okresů versus krajů??? Písmeno „**H**“ bylo vždy až za číslicí na druhém místě. Zřejmě RZ

motocyklů začínaly číslem **1H0000** a nikdy nezačínaly písmenem. Takže já jsem získal RZ, která nepatří do normální řady RZ vydávaných pro tento kraj, takže mám vlastně RZ „**na přání**“, za kterou jsem ovšem nezaplatil požadovanou částku **5000 Kč**, ovšem na druhou stranu jsem si ji taky neobjednal :-). A tak nevím, jestli nedostanu od OÚ Jičín složenku na 5000 Kč.

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ
OSVĚDČENÍ O REGISTRACI VOZIDLA. ČÁST II.
(TECHNICKÝ PRŮKAZ)
ČESKÁ REPUBLIKA
UM088888
DUPLIKÁT
ZÁKLADNÍ ÚDAJE O REGISTRACI
B. Datum první registrace vozidla: 28.01.1991
A. Registrační značka vozidla HO19999
C.2.1. a C.2.2. Vlastník
Datum první registrace vozidla v ČR: 28.01.1991
A. Registrační značka vozidla H019999
C.2.1. a C.2.2. Vlastník
MALYPETR MARCEL

A tak je mi jen divné, když té bedlivé úřednici vadilo to „**HO**“, že ji už nevadí, když vydala RZ na přání a dokonce bez změny vlastní tabulky RZ, což je myslím další naprostá rarita, protože všechny RZ vydávané v Královéhradeckém kraji s písmenem „H“ už měly a mají obdélníkový tvar, stejně jako RZ na přání, jen já mám na motocyklu starou RZ se skosenými rohy. Jsem jen zvědav, co mě ještě vzhledem k tomuto rébusu čeká :-(, protože jak jste si mohli všimnout, tak odbor dopravy OÚ Jičín sice odstranil písmeno „O“, ale udělal v tom takový neskutečný zmatek, který může opravdu udělat snad jen český úředník, když hodně přemýšlí a dlouze se radí.

Jak tak pozoruji bezprecedentní růst cen poslední dobou, tak si myslím, že už si z důchodu na žádný jiný motocykl neušetřím, a tak už mě možná ani žádný další boj s úředním šimlem nečeká, ale kdo ví??? Taková situace nestane ve chvíli, kdy ji nejméně čekáte :-(

P.S.1. Ještě jsem si ověřoval na jiném odboru dopravy, zda-li postup oné bedlivé úřednice byl správný. Bylo mi řečeno, že se může stát, že počítač nevezme RZ, ve které je např. již zmíněné O, Q nebo W, ale v případě RZ z bývalého okresu Hodonín (stejně tak jako okresy Domažlice - DO Kolín - KO, Most - MO, Olomouc - OL,OC,OM, Opava - OP, Ostrava - OT,OV,OS, Rokycany - RO, Sokolov - SO, Ústí nad Orlicí - UO) s tím počítačový program nemá problém a běžně tyto RZ eviduje a pracuje s nimi. A rozhodně neexistuje žádný předpis, který by nařizoval, že původní RZ obsahující písmeno „O“ …. se musí k nějakému termínu vyměnit. Takže to byla naprosto zbytečná a uměle vykonstruovaná komplikace příliš aktivní úřednice.

P.S.2. Osobně si myslím, že správný postup by byl asi takový, že když úřednice zjistila, že existují nějaké překážky pro to, aby vydala RZ uloženou v depozitu (mohla být stará RZ poškozená rezavá, slyšel jsem i o případech ztráty RZ v depozitu), tak měla RZ vyměnit za novou, odpovídající příslušnému registračnímu místu, a zřejmě tato výměna by měla být zdarma, protože problém vznikl legislativní změnou zákona, nikoliv z viny majitele vozidla

P.S.3. Kdysi jsme měli na nástěnce v kanceláři zvětšený kreslený vtip, na kterém otec poučuje svého malého syna slovy: „**Blbec je blbec, blbce se bát nemusíš, nebezpečný je pilný blbec!!!**“ Tenkrát to bylo namířeno proti jednomu hodně ambicióznímu kolegovi, ale v dnešní době je to snad „úřednický sport“ :-(. Manželka je stavařka a když slyším její historky z jednání na úřadech, jak to každý úřad řeší jinak, jak dlouho to trvá, než se někdo vyjádří, jaké nesmysly jsou úředníci si schopni vymyslet a jak zbytečně komplikují lidem život, nemůžeme čekat, že úředníci odboru dopravy budou jiní než třeba na stavebních odborech. Ovšem proti tomu, kdy lidé čekají rok na stavební povolení a mezi tím jim zdraží materiály, hypotéky apod. tak je ten můj příběh vlastně jen úsměvný.

To je krásná nostalgie a romantika, že???

No není to nádherné…...noční tramvaj **22**, klid, pohoda, vracíte se z nějakého příjemného večera lehce ovínění a spokojení po setkání s přáteli.

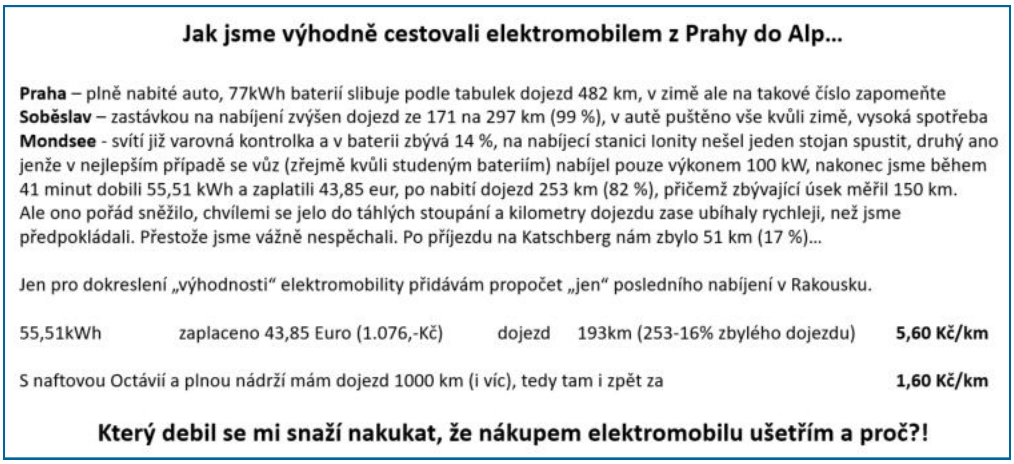
A když máme ten rok **2022**, tak sem ta fotka určitě patří. Už jsem dlouho nejel noční tramvají.

Elektrická auta jsou největší ekologickou zátěží v historii automobilismu

Potlačením dostupnosti Ivermectinu se dosáhlo totálních uzávěr a lockdownů. Banky zavedly bankovní identity jako předstupně pro zavedení bezhotovostních společnosti a sytému biologického, sociálního a blockchainového kreditu. Virová krize byla využita k likvidaci svobody pohybu a laciné dostupnosti osobních aut, které budou nahrazeny kolektivní a sdílenou dopravou a automobily na baterky, doslova i obrazně na baterky, které ničí a likvidují naše společné životní prostředí. **Jedna jediná automobilová baterie vygeneruje během výroby tolik CO2, tolik oxidů dusíku a tolik jedovatých látek, jako výroba 126 tradičních aut na spalovací motory, jak zaznělo v pořadu Joe Rogana před Vánoci.**

Auto na baterky je na baterky. Hořká zkušenost majitelů v zimě a na dlouhých trasách

Enviromentální zátěž elektromobilů po skončení životnosti potom představuje neuvěřitelnou zátěž pro životní prostředí natolik, že **elektrické auto má o v sobě 70x více nerecyklovatelných jedovatých látek než fosilní auto.** Látky se musí uskladňovat v sudech podobně jako jaderné vyhořelé palivo, jak doplnil automobilový expert a host Joe Rogana. Jedná se především o louhy baterií, kadmium a lithné kyseliny. **Každé elektrické auto je zabiják životního prostředí a jejich provoz by měl být zakázán** či na ně by měly být uvaleny astronomické daně za poškozování našeho společného prostředí. Globalisté se snaží nejprve zničit svobody člověka. Jak už jsem psal ve své první knize v roce 2018 Human Ex Machina, přechod k elektřině na pohon aut je cestou k odstranění osobní přepravy jako takové.



Nedávno jsem četl v **Deníku** malý článek o tom, jak jsou výhodná elektroauta oproti dieselovým. Dočetl jsem ho až k větě, kde bylo napsáno, že je značný rozdíl i v životnosti pohonných agregátů, protože …..dieselový motor je po 150 000 km zralý na generálku, zatímco elektromotor a baterky elektrovozu jsou tou dobou v nejlepší kondici!!!! V tu chvíli jsem ty noviny zahodil a měl jsem chuť tomu redaktorovi napsat …..ale to nemá cenu. Novináři jen lžou a na kritiku nereagují. Přesvědčil jsem se o tom také nedávno, kdy jsem jednomu šéfredaktorovi jednoho informačního severu napsal, že píše bludy, když uvádí, že vozy Škoda 105/120 se vyráběly do roku 1994. Napsal mi, že je to podle Wikipedie, což je taky lež, a víc už se se mnou nebavil. (nechci jmenovat, ale byl to redaktor **Petr Borový** https://www.izdoprava.cz/skoda-742-105-120125-135-slavi-45-let-od-zacatku-vyroby/)

A tak mě velice překvapilo, když jsem před několika dny objevil opět v Deníku článek nazvaný „**Naftové auto porazilo elektromotor**“ a v něm jsem se dočetl to, co asi většina logicky uvažujících lidí ví nebo tuší, že ty elektromobily je takový přiblblý světový boom, takový moloch stojící na hliněných nohách. A myslím, že snad postupně i ti ostatní dojdou k názoru, že elektromobil jako alternativa ANO, ale 100 % náhrada spalovacích motorů NE. Tady určitě ještě není všem dnům konec, spalovací motory nejsou na konci svého vývoje a další alternativní pohony také ne. Ale ten článek stojí za přečtení:

Naftové auto porazilo elektromotor

VILÉM JANOUŠ

Auto na baterky, diesel nebo benzin. Které z nich je k životnímu prostředí nejšetrnější? Elektomobily nevypouštějí do ovzduší žádné emise, ale poslední studie ukazují, že představují pro životní prostředí také nemalou zátěž. V některých případech i vyšší než auta s naftovými motory.

Dosud se většina studií zaměřovala na energetickou účinnost a zplodiny, které auta vypouštěla. Respektovaná iniciativa Green NCAP se ale na auta podívala ze širšího pohledu a dospěla k překvapivým závěrům. Odborníci do analýzy zahrnuli celý životní cyklus vozu od jeho výroby přes údržbu až po jeho recyklaci.

„Žádné auto nespadlo na silnici z nebe. Je třeba brát v potaz každý krok, kterým auto prochází po celý svůj cyklus, od těžby a zpracování surovin až po sešrotování," řekla Hana Hoffmannová, šéfredaktorka spotřebitelského časopisu dTest, který se na studii podílel.

Iniciativa se zaměřila na 61 aut se všemi druhy pohonů. V jejich hledáčku se objevily třeba Ford Mustang s elektrickým pohonem, benzinová Dacia Sandero, dieselová Škoda Octavia, hybridní Toyota Prius či dokonce Hyundai Nexo, které jezdí na vodík.

Green NCAP přitom vycházela z předpokladu, že životnost auta je 16 let, za která najezdí 240 tisíc kilometrů. Výsledky pak byly dvojí: vznik emisních plynů, které během výroby, provozu s údržby auta skončily v ovzduší, či celková energie spotřebovaná za stejnou dobu. Při srovnání spotřeby energie si výtečně vedla naftová Škoda Octavia. ...7

JEN V DENÍKU

Naftová Škoda je šetrnější než elektromobily

dokončení ze str.1

Za sebou nechala i mnohé elektromobily, mimo jiné sportovní elektrický Mustang, ale překvapivě i malý elektrický Fiat 500. Zatímco Škodovka za celou svou životnost spotřebuje necelých 166 megawatthodin energie, Fiat spotřebuje o čtyři megawatthodiny víc. Energetický expert Hnutí Duha Jiří Koželouh míní, že srovnání jen ukazuje na známé problémy spojené s auty. „Je zcela zřejmé, že není možné očekávat vyřešení ekologických problémů tím, že auta na ropu překlopíme na elektromobily, aniž bychom řešili hlubší změny v dopravě. Tedy posilování veřejné dopravy, aby byla rychlejší a pohodlnější, či přizpůsobování měst pěším a cyklistům, ale také lokalizaci ekonomiky, aby nebylo nutné převážet zboží sem a tam," vysvětlil Koželouh.

ROZDÍL V ZEMÍCH

Podobný názor má i Hoffmanová. Ta poukázala na rozdíly v produkci skleníkových plynů, které v ovzduší během své životnosti zanechají stejné modely aut, které jsou ale provozovány v rozdílných zemích. Například elektrický Volkswagen ID.3 provozovaný ve Švédsku, kde je vysoká podpora obnovitelných zdrojů, zanechá za celý svůj život pětdvacet tun oxidu uhličitého. V Polsku, které pro výrobu energie sází převážně na fosilní paliva, je tato hodnota více než dvojnásobná. „Svou roli hraje typ pohonu, hmotnost vozu, podmínky, v jakých automobil řídíte, a také zdroje energie používané v zemi, kterou obýváte," doplnila Hoffmannová.

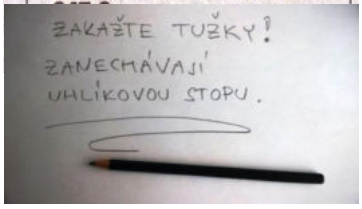
ZMĚNA ZDROJŮ

Z toho vyplývá, že provoz elektromobilu v zemi, která pro výrobu elektřiny využívá hlavně fosilní paliva, nemá příliš velký efekt. „Elektromobily jsou však součástí řešení, neboť emise z jejich provozu lze srazit proměnou zdrojů elektřiny. Náročnost výroby baterií lze zase omezovat zvyšováním podílu recyklace i postupným zlepšováním technologií, dodal Koželouh.

spotřeba energií

Příklady spotřeby primárních zdrojů za životní cyklus vozu (MWh).

- Škoda Octavia, nafta: **165,6**
- Fiat 500, 42 kWh baterie: **170,4**
- Toyta Yaris, benzinový hybrid: **175,2**
- Renault Captur, hybrid s 9,8 kWh baterií: **211,2**
- Renault Captur, benzin: **225,6**
- Ford Musang, 70 kWh baterie:



Rozsudek rakouského soudu o elektromobilech, konečně našel někdo odvahu!

Rozkošná dokonalá elektro autíčka. Známe to asi všichni. Krásný nový elektromobil, cena jen něco málo přes milion. Automobilka udává dojezd 460 km. Reálně je to něco málo přes polovinu a dosud jim to procházelo.

Krajský soud v rakouském Linci dal za pravdu majiteli eGolfu. Podle údajů z továrny měl ujet na jedno nabití 230 kilometrů. Tento dojezd byl možný jen za laboratorních podmínek. To znamená zavřená okna, bez topení a rádia, za ustálené teploty nejlépe kolem 20°C a ideálně po rovině. Majitel, který automobilku zažaloval, bydlí ale v horách. No a reálný dojezd je 110 až 120 kilometrů.

Dle rozhodnutí soudu Volkswagen pochybil, když zákazníka pravdivě neinformoval o tom, že např. s klesajícími teplotami dojezd výrazně klesá.

Automobilka se brání, že veškeré informace si mohl zákazník vyžádat u dealera, či zjistit jinými způsoby.

Soud rozhodl, že není záležitostí zákazníka se po takových informací pídit!

Z rozhodnutí vyplývá, že se jedná o klamání zákazníka a VW musí od zákazníka auto zpětně odkoupit, a to za 32 100 Eur.

V této částce je zahrnuta i kompenzace poškozeného majitele.

Tento rozsudek může znamenat precedens a i tisíce jiných vlastníků elektromobilů se může obrátit na soud.

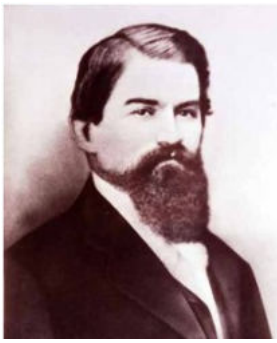
Rozsudek soudu v Linci je pravomocný.

VW se proti prvnímu rozsudku odvolal, ale opětovný soud znovu prohrál a navíc mu bylo o 1000 Eur navýšeno odškodné, které musí zaplatit nespokojenému zákazníkovi.

COCA-COLA

Chtěli byste si doma „uvařit“ sami Coca-Colu. Žádný problém, když budete číst dál, dozvíte se, jak na to!!!

Coca-Cola vznikla 5. května 1886. **John Pemberton**, její vynálezce, začal na formuli pracovat ve svých 54 letech. Podle nejnovějšího, neoficiálního odhadu, světová spotřeba **Coca-Coly** přesáhla 45 000 lahví za sekundu (hodnota z roku 2011).



Dnes je to nejrozšířenější produkt na světě, lze jej zakoupit ve 205 zemích, což je mnohem více než v zemích, které tvoří OSN.

Vedle typického amerického výrazu „OK“ je **Coca-Cola** nejuniverzálnějším slovem na světě.

Frank Robinson je neopěvovaný hrdina **Coca-Coly**. Byl to on, kdo dal **Coca-Cole** její jméno, navrhl pro ni logo pomocí spencerské kaligrafie a rozhodl se pro kombinaci dvou složek směsi, což jí dalo aliterativní zvuk a bylo poprvé použito v reklamě. dne 16. června roku 1887 a byl také prvním výrobcem finálního produktu.

Úplný prodejní úspěch; produkt, který se "sám prodává" a který se nebojí nástupu nových konkurentů... a o kterém se říká, že má tajný vzorec...

Co když vám prozradíme tajemství, když vám dáme recept na **Coca-Colu**?

Dobře, dobře, tady je:

Toto je původní receptura produktu převzatá ze vzorníků jeho vynálezce Johna S. Pembertona.

Jeho složení je na každý galon (4,546 litrů) následující:

Cukr: 2400 gramů. v dostatečném množství vody, aby se rozpustil
Karamel: 37 gr.
Kofein: 3,1 g
Kyselina fosforečná: 11 g.
Dekokainizované listy koky: 1,1 g.
Cola ořechy: 0,37 g

Namočte listy koky a kolové ořechy do 22 gr. 20% alkoholu, poté přefiltrujte a přidejte tekutinu do sirupu.

Poté přidejte:

Limetková šťáva: 30 gr.
Glycerin: 19 g.
Vanilkový extrakt: 1,5 g

– 7x koření (příchuť):

Pomerančová esence: 0,47 g.
Citronová esence: 0,88 g
Esence muškátového oříšku: 0,07 g
Esence Cassia (skořice z Číny): 0,20 gr.
Koriandrová esence: špetka
Neroli esence: špetka
Limetková esence: 0,27 gr.

To je ono... ale chybí dvě věci: přesný způsob přípravy a způsob, jak to udělat levněji než originál.

A jak vypadala a vypadá logistika Coca-Coly???

JAWA

MOTORCYCLES SCOOTERS MOPEDS

PRIOR

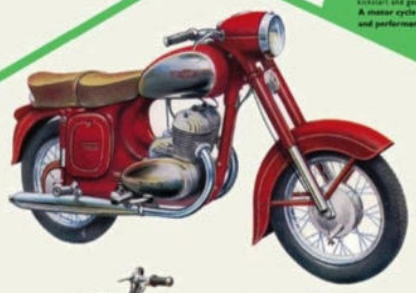
you cannot buy better

Jawa-CZ Scooter 'Cezeta'

Jawa CZ 175 cc fan cooled 4 speed engine. Automatic clutch. 8 hp. 12" wheels. Dual seat. Rubber suspension.
A real touring scooter

Jawa-CZ 350 Twin 'Senior'

Jawa C.Z. 350 cc two-cylinder 4 speed engine. Automatic clutch. 16 hp. 16" wheels. Dual seat. Combined kickstart and gearchange lever.
A motor cycle of superb elegance and performance



JAWA

Jawa-CZ 250 'Favorit'

Jawa CZ 250 cc 4 speed engine. Automatic clutch. 12 hp. 16" wheels. Dual seat. Combined kickstart and gearchange lever.
A motor cycle supreme in its class for reliability and finish

PRIOR

Jawa '50' Scooter Model 555

Jawa 50 cc. 3 speed engine. Foot operated gearchange. 2.2 hp. 16" wheels. Dual seat. Footboards and legshields standard equipment. Full width hubs, spacemeter.
Comfortable personal transportation at lowest possible cost

Prior Moped 219

Sachs 50/2 or 3 speed engine. 2.2 hp. Fully sprung wheels. Tool box. Luggage carrier. Cowled engine. Large fuel tank. Superb finish.
A high class moped for the discerning rider

Prior 'Viscount'

Sachs 200, 4 speed fan cooled engine with electric starter. 10.2 hp neutral selector. Two stands. Superb finish. In fact every possible refinement known in the scooter world.
The scooter de luxe unique specification and value

Backed by SACHS SERVICE

BING CARBURETTOR

Industria (London) Limited are also appointed U.K. distributors for Bing carburettors. These carburettors are fitted to many continental Mopeds, Motor Cycles, Scooters and Small Cars. Comprehensive stocks of complete carburettors and spares are available.

Industria (London) Limited are also sole U.K. Concessionaires for Sachs vehicle engines. These engines are fitted to a large range of Scooters and Miniature Cars. Comprehensive stocks of such engine spares and moped hub spares are carried.

F&S

www.classicmotorads.com

Scooter 'Cezeta' Model 501

Engine	Jawa-CZ 175 single cylinder two-stroke fan-cooled
Output	8 HP at 4,750 rpm
Swept Volume	175.7 cc
Comp. Ratio	7 : 1
Bore & Stroke	58 × 65 mm
Lubrication	By Petrol mixture 20 : 1 ratio
Clutch	Five plate in oil bath, automatic
Gear Box	4 speed foot operated
Ratios	Bottom 15.76 : 1, Second 8.8 : 1, Third 6.36 : 1, Top 5.08 : 1
Main Drive	By fully enclosed chain
Tyres	3.25 × 10 front and rear
Suspension	Front leading link. Rear Pivoted fork
Brakes	Mechanical, expanding. 6 × 45 W. DC, AVC
Electrical	Generator and Battery, Coil Ignition, Head, parking, tail and stop lamps, horn, neutral indicator
Equipment	
Fuel Capacity	2.6 gallons with reserve
Dimensions	Wheel base 53". Overall Length 76". Overall Width 24". Overall Height 40"
Kerb Weight	304 lbs.
Max. Speed	56 mph

Accessories available: Windscreen, Rear Luggage Carrier, Spare Wheel and Tyre, Handlebar Mirror.

Motorcycle 250 'Favorit'

Engine	Jawa-CZ 250 single cylinder two-stroke
Output	12 HP at 4,750 rpm
Swept Volume	248.5 cc
Comp. Ratio	6.6 : 1
Bore & Stroke	65 × 75 mm
Lubrication	By petrol mixture 25 : 1 ratio
Clutch	Five plate in oil bath, automatic
Gear Box	4 speed foot operated
Ratios	Bottom 15.668 : 1, Second 8.759 : 1, Third 6.4265 : 1, Top 4.928 : 1
Main Drive	By fully enclosed chain
Tyres	3.25 × 16 front and rear
Suspension	Front Telescopic fork. Rear Pivoted fork
Brakes	Mechanical, expanding, in full width hubs
Electrical	6 × 45 W. DC, AVC
Equipment	Generator and Battery, Coil Ignition, Head, parking, tail and stop lamps, horn, neutral indicator
Fuel Capacity	2.9 gallons with reserve
Dimensions	Overall Length 79". Overall Height 40". Overall Width 26"
Kerb Weight	353 lbs.
Max. Speed	65 mph

Accessories available: Combined Legshields and Engine Cowling, Rear Carrier, Prop Stand, Crash Bars, Handlebar Mirror.

Moped 219

Engine	Sachs 50, 2 or 3 speed two stroke
Output	2.2 HP
Swept Volume	47 cc
Comp. Ratio	6 : 1
Bore & Stroke	38 × 42 mm
Lubrication	By petrol mixture 25 : 1 ratio
Clutch	3 plate in oil bath
Gear Box	Two or three speed, grip operated
Ratios	Depending on engine used
Main Drive	By fully enclosed chain
Tyres	23 × 2.25
Suspension	Front Trailing Link. Rear Pivoted fork
Brakes	Mechanical, expanding, in full width hubs
Electrical	6 v. 17 W. AC
Equipment	Magneto/Generator, Dipping Headlamp, tail lamp, horn
Fuel Capacity	1.6 gallons
Dimensions	Wheel base 45". Overall Length 70". Overall Width 22". Overall Height 39"

Scooter '50' Model 555

Engine	Jawa 50 single cylinder two stroke
Output	2.2 HP 5,500 rpm
Swept Volume	49.9 cc
Comp. Ratio	6.6 : 1
Bore & Stroke	38 × 44 mm
Lubrication	By petrol mixture 20 : 1 ratio
Clutch	Single plate in oil bath
Gear Box	3 speed foot operated
Ratios	Bottom 30.22 : 1, Second 17.64 : 1, Top 10.28 : 1
Main Drive	By protected chain
Tyres	2.5 × 16 Front and Rear
Suspension	Front telescopic fork. Rear pivoted fork
Brakes	Mechanical in full width hubs
Electrical	6 v. 20 W. AC Magneto
Equipment	Generator, Coil Ignition, dipping headlamp, tail lamp and horn
Fuel Capacity	2.5 gallons with Reserve
Dimensions	Wheel base 46". Overall Length 70". Overall Height 37"
Kerb Weight	170 lbs.
Max. Speed	50 mph

Accessories available: Luggage Carrier, Handlebar Mirror.

Motorcycle 350 'Senior'

Engine	Jawa-CZ 350 two cylinder two stroke
Output	16HP at 4,750 rpm
Swept Volume	344 cc
Comp. Ratio	7 : 1
Bore & Stroke	58 × 65 mm
Lubrication	By petrol mixture 25 : 1 ratio
Clutch	Five plate in oil bath, automatic
Gear Box	4 speed foot operated
Ratios	Bottom 13.426 : 1, Second 7.449 : 1, Third 5.368 : 1, Top 4.241 : 1
Main Drive	By fully enclosed chain
Tyres	3.25 × 16 front and rear
Suspension	Front Telescopic fork. Rear Pivoted fork
Brakes	Mechanical, expanding, in full width hubs
Electrical	6 v. 45 W. DC, AVC
Equipment	Generator and Battery, Coil Ignition, Head, parking, tail and stop lamps, horn, neutral indicator
Fuel Capacity	3.9. gallons with Reserve
Dimensions	Overall Length 78". Overall Height 40". Overall Width 26"
Kerb Weight	335 lbs.
Max. Speed	74 mph

Accessories available: Combined Legshields and Engine Cowling, Rear Carrier, Prop Stand, Crash Bars, Handlebar Mirror.

Scooter 'Viscount'

Engine	Sachs 200, A2S, single cyl. fan cooled
Output	10.2 bhp at 5,250 rpm
Swept Volume	191 cc
Comp. Ratio	6.5 : 1
Bore & Stroke	65 × 58 mm
Lubrication	By petrol mixture 25 to 1 ratio
Clutch	4 plate in oil bath
Gear Box	4 speed, foot operated
Ratios	Bottom 1 : 3.22, Second 1 : 1.85, Third 1 : 1.24, Top 1 : 0.95
Main Drive	By fully enclosed chain
Tyres	3.50" × 10" front and rear
Suspension	Front leading link. Rear pivoted fork
Brakes	Mechanical, foot operation to rear wheel hand operation to front wheel. Braking surface 10 sq. ins.
Electrical	Headlamp with parking light, combined stop and rear lamp. 12 v. system with two 6 v. batteries, coil ignition, electric starter
Fuel Capacity	2¼ gallons incl. 1 gallon reserve
Dimensions	Wheel base 54". Overall length 75". Overall width 25". Overall height 40"
Kerb Weight	357 lbs.
Max. Speed	65–70 mph

Accessories available: Windscreen, Rear Luggage Carrier, Spare Wheel and Tyre, Leg-shield Protectors, Footboard Extensions, Heel Plates, Pannier and Carrier Set, Handlebar Mirror, Prior Viscount Transfer, Dual Seat Cover, Windscreen Fairing, Fog Lamp.

Sole U.K. Concessionaires

INDUSTRIA (LONDON) LIMITED · 248 HOLLOWAY ROAD · LONDON N7

Telephone North 6381 · Telex London 23651 · Telegrams Sulaco London Telex