

založ. **Cezeta** 1997
 Česká  sekce
 SKÚTR KLUB

Cezeta - řský občasník
 časopis pro majitele a přátele retroskútrů

číslo **83**

JARO 2023

VYCHÁZÍ OD ROKU 2001
 ČÍSLO VYŠLO 27.3.2023

KONTAKTY:
 marcel@skutrklubcezeta.cz

EDITORIAL

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

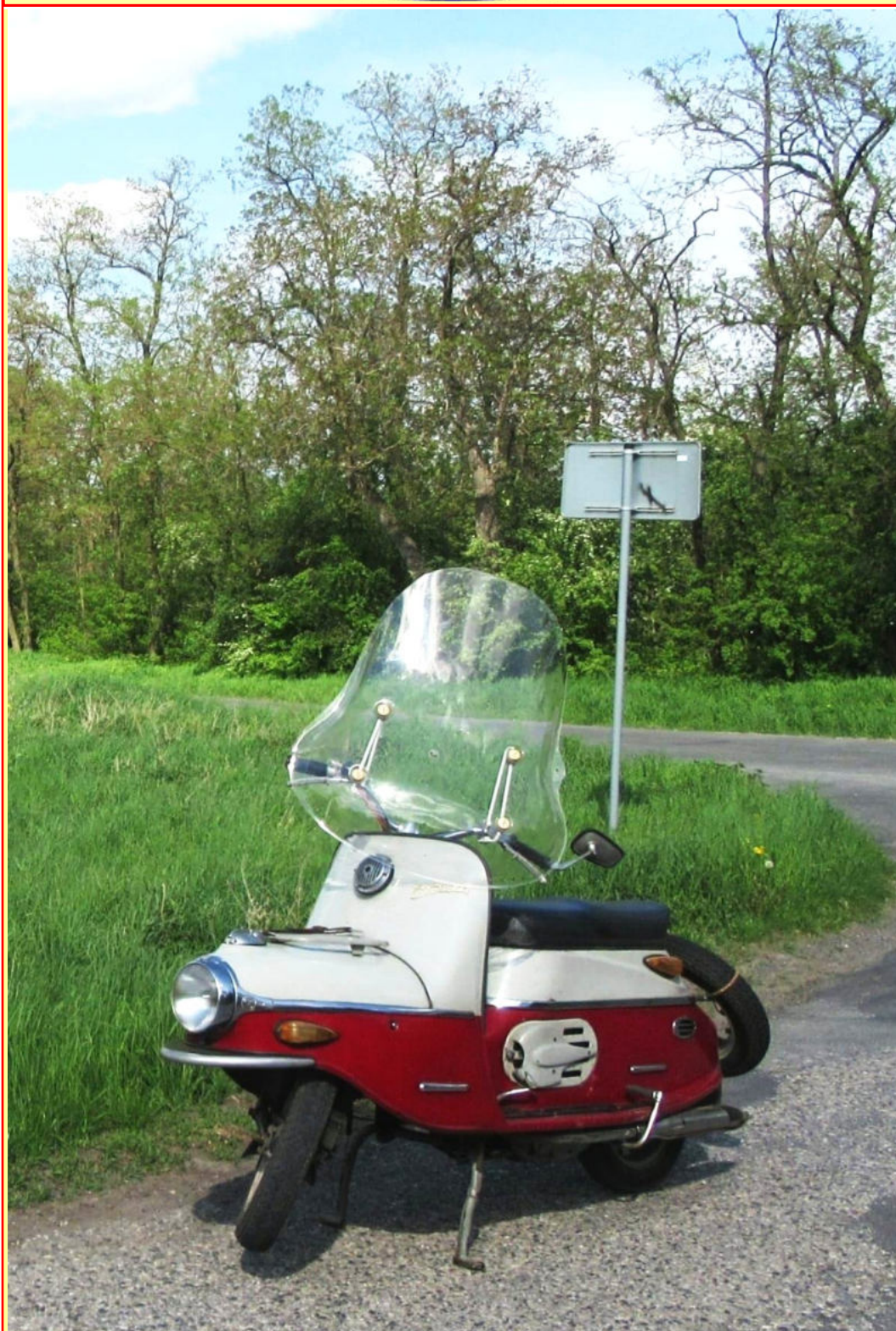
Čezetářský občasník.

Jaro je za dveřmi, myslím nejen to astronomické, ale to opravdické, voňavé, kvetoucí, plné slunce a optimismu, že ta zima opravdu už skočía my tu máme naše 83. číslo Občasníku. Asi není ničím významné, ale jen pro mě osobně trochu ano, protože v domě č.p. 83 jsem bydlel skoro čtvrt století a představte si to. Ten dům stál na Marxově náměstí a na tom se nic nezměnilo. Marx přežil revoluci 89, OF, Havlisty, sluníčkáře, Fialisty, válečné štváče, ukrajinofilu a další přejmenovávače ulic. Tak Karle (Marxi) gratuluji, máš výdrž, jen tak dál!!!

Marcel Malypetr

OBSAH:

Editorial	1
Úvod	2
Co jsme dělali	2
Čtenáři nám píší	12
Střípky z hist. RVHP - VAZ	24
Příběh DKW 125 RT	36
Zajímavosti	46
- Unibus 1922	50
- Midalu vers. Midual	56
- Čezeta vers. BMW	62
- Praga ZS 800	60
Plán akcí ČSSČ	62
Po uzávěrce	64
Závěr	65
Přílohy	66



ÚVOD

Vás čtenáře jsem už přivítal v editorialech na titulní straně včetně naděje, že se nám už opravdu jaro vrátilo z dalekých krajín.....i když zase je potřeba říct, že naštěstí zima k nám byla shovívavá a ne tak krutá jako v roce **1929**, kdy byla u nás naměřena vůbec nejnižší teplota za dobu měření, a to **-42,2 °C**. Tehdy mráz způsobil nesmírné škody, a to nejen materiální, ale zemřelo i mnoho lidí a zvířat, v některých oblastech umrzlo až 70 % zvěře.

A tak jsem to tady trochu vesele a hlavně jarně podzelenil a doufejme, že se vydaří i velikonoce, tedy svátky jara, a že už i my motorkáři, kteří zrovna nechceme za řídky umrznout, budeme mít možnost se trochu projet a vyvětrat naše dvoukolové milenky.

Ovšem třeba ještě nějaký ten chladný vzduch k nám zavítá, a tak si třeba rádi sednete k praskajícímu ohníčku v krbu a přečtete některé zajímavé články v tomto čísle Občasníku.



NA OKRAJ

1.1.2023



CO JSME DĚLALI

Máme jaro, a tak teď nám to zase všechno začne, tedy pod tím „nám“ myslím nás motorkáře, skútristy a motoristy všeobecně. A jak lépe a dřív zahájit motorkářskou a veteránskou sezónu než rovnou o Nový rok. Takto už fungujeme několik let díky Vaškovi Sochrovi, který jako první nás na tuto akci přivedl, ale který již přes 5 let není mezi námi.

SRAZ VETERÁNŮ POD ŘÍPEM 1.1.2023 (*****)



Tato akce je velice zvláštní. Za těch pár let, co tam jezdím, se počet návštěvníků násobně zvyšuje a ta organizace celé akce je taková trochu neprůhledná, ale funguje to. Zatím je tam ještě na louce prostor, kam se mohou zaparkovat další vozidla, ale pokud byste porovnali fotky v Občasníku před pár lety s těmi letošními, tak je to oprava nářez :-). Já jsem rád, že tam rok od roku potkávám více kamarádů, ale mám takový neblahý pocit, že se najde pitomec (buď z okruhu pochybných ochránců přírody nebo vychcánek, který tam zavede startovné, aby si naplnil kapsy) a celou tuto spontánní akci zkazí.

Kolega z Roudnice zjišťoval, jak je akce organizačně připravena a napsal mi:

Dobré dopoledne,

v 11h menší setkání u Luboše Burdy (Krábčice 104), ve 12h odjezd od hospody pod Říp. O povolení k výjezdu nic nevím. Mšeni motocyklisté mají reklamu na Facebooku, ale ti neřešili

**povolení k vjezdu snad nikdy...
ČZ Zdar! PV**

Já jsem přijel před hospodu v půl dvanácté, ale nebyl tam ani jediný veterán. Na jednu kolem mne projela parta mopedistů a jeli rovnou nahoru, tak jsem jel za nimi a nahore na parkovišti už byly desítky veteránů, traktorů, aut i motocyklů. takže ten předběžný plán asi moc nefungoval.

Stánek s občerstvením fungoval, turistické upomínkové předměty byly také k dispozici a počasí??? Asi +15°C, takže ani motorkáři se nemuseli balit do všech spodků a svršků jako miminka

Každopádně se nás tam z našeho klubu nebo jeho sympatizantů sešlo docela dost, ale bohužel se nám nepodařilo všechny sehnat ve chvíli, kdy jsme se fotili.

Takže asi jediným negativem (aspoň pro mě) bylo to, že jsem zase potkal plno známých a musel jsem pátrat v paměti, kdo to vlastně je a jak se jmenuje. V některých případech jsem se nedopátral, takže se do datečně omlouvám....a zhoršuje se to :-).



NA OKRAJ

Traktory a jaro



NA OKRAJ

Památník Tatra T 111



Tato kopie původního vozu T-111 S2 z 50. let z autodepa Berelekh č. 5 sružení Severovostokzoloto (oblast Magadan) byla instalována v roce 1973 jako pomník funkčního vozu na počest 25. výročí příjezdu prvního auta tohoto typ se,...

Jak roky plynou

Ještě v 70. letech 20. století se klasický vzhled Tatry-111 nacházel na silnicích celého SSSR od západní Ukrajiny po Dálný východ, od Dálného severu po Střední Asii. Čas ale plynul, vozy se opotřebovávaly, byly vyřazeny z provozu a postupně upadaly do zapomnění, nahrazované novou výrobou, včetně tater následujících modelů.

Některé vozy „T111“ provozovaných v SSSR se dostaly do záběrů domácích filmů: „Obojživelník“ (1961), „Stehy-tracks“ (1963), „Incident, kterého si nikdo nevšiml“ (1967), „Nyrkina Life“ (1970) atd. A s využitím skutečnosti, že rané verze vozu byly dodávány Wehrmachtu, byly často filmovány jako německé nákladní vozy ve filmech o válce: „Živí a mrtví“ (1964), „Jedna šance z tisíce“ (1967), „Žít až do úsvitu“ (1974) atd.

Dodnes se v Rusku zachoval jediný exemplář, přivezený do oblasti Magadanu v 50. letech minulého století. V roce 1973 tým motorového depa č. 5 Berelekh instaloval na podstavec jed-

MUZEUM TATRA T111 DOBŘIČ U PRAHY 21.1.2023 (*****)



Občas se někde v tisku nebo na internetu objeví hláška nebo nadpis: „Číslo dnešního dne je ...“a k tomu je připsáno nějaké číslo, které je pro ten den nebo situaci nějak výstižné a je vysvětlen jeho význam. Tak já bych začal tuto reportáž stejně:

Číslo dnešního dne je 28“

Ano, 28 je celkový počet účastníků sobotní akce. Bohužel, nejsme všichni na společné fotce, protože někteří kolegové přijeli se zpožděním. Sraz jsme měli až před muzeem, takže se tam sjelo několik aut a parkovali jsme, kde se dalo. Asi nás bylo víc, než kolik návštěvníků se tam běžně schází.



Majitel muzea pan Horka nás nejdřív vyfotil před druhým památníkem Tatry T111 na světě (ten první je na Sibiři), a pak jsme se začali postupně přemísťovat od jednoho exponátu k druhému.

Kdo se o historii automobilů, zvláště pak nákladních zajímá, tak určitě zná pohnutou historii muzea, a pokud ji neznáte a chce poznat, tak se podívejte na <http://muzeumtatra111.cz/>, kde se vše dozvíte.

První exponát byl venku stojící sklápěč Tatra 148 S1 Arktik. U něho jsme se dozvěděli zajímavé informace o tom, jak se lišily tyto vozy pro náročnou práci na Sibiři oproti

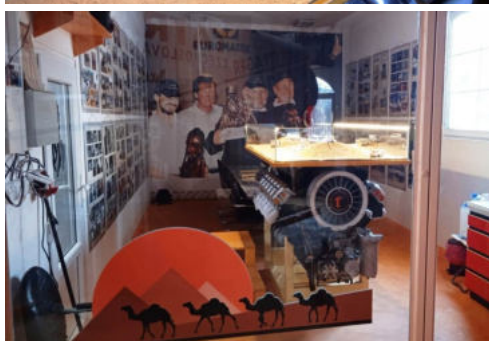


běžným sklápěčům. Potom už jsme vstoupili do hal, kde hned na začátku je vytvořena výstava a vlastně jakési vzpomínkové minimuzeum na skvělého závodníka **Karla Lopraise**, který měl přezdívku „Monsieur Dakar“. Je trochu smutné, že o vznik podobného památníku neprojevil zájem nikdo jiný, ani Tatra, ani jeho rodiště Frenštát pod Radhoštěm..



Dále se pak můžete podívat na interier dakarské Tatry a další zajímavosti z dakarské historie Karla Lopraise. Např. šlapadla, a pak také malé modely tarovek ve vedlejší zasedací místnosti.





Pak naše prohlídka pokračovala do vedlejších hal, kde jsme viděli sklápěčky, autobagr, autojeřáb, také Tatra Jamal nazvanou Julča, pak také pojízdnou laborator v plné renovacito je právě ta, která byla nejvíce poškozena zničujícím požárem. V nejjadnější garáži je pak zaparkován krásný autobus Tatra 500 HB.

Ke všem exponátům jsme si vyslechli velice zajímavý výklad pana majitele a samozřejmě i historky, které se týkají nejen historie exponátů, ale i jejich současného života, protože vozidla nejsou jen exponáty, ale prostě pojízdnými vozidly, která musí v případě potřeby nebo nějaké výstavní akce přiložit „ruku k dílu“.



NA OKRAJ

...pokračování

nu z posledních zbývajících Tater 111S2. Tento pomník postavený poblíž opravný stroji a symbolem sovětsko-československé spolupráce. Ale běda... S rozpadem SSSR všechno chátralo, včetně motorového depa, a Tatra se ukázala jako opuštěná. Legendární vůz, který stál téměř 40 let pod širým nebem, nyní vyvolává jen palčivý pocit soucitu a hanby. Škoda, protože v Čechách a na Slovensku jsou naše veterány v nesrovnatelně lepších podmínkách. Zaváže se někdo zachránit tuto jedinečnou kopii světoznámého vozu, dokonce uznávaného jako jeden z největších pokroků v designu, kde tvar nejvíce odpovídá účelu??? Neří známo. Ale přesto chci věřit...



... nyní unikátní automobilový pomník - jediná Tatra-111 dochovaná na území bývalého Sovětského svazu - potřebuje seriózní restaurování



NA OKRAJ

Odvozená Tatra 128

Tatra 128 byl třítunový vojenský nákladní automobil s pohonem 4x4, vyráběný podnikem Tatra, n.p. v Kopřivnici. Vůz navržený jako vlastní projekt kopřivnické automobilky pro Československou armádu využíval řadu komponent z většího typu Tatra 111.



foto Jiří Šmíd



Tady padla otázka, proč je u některých autobagrů nebo autojeřábů tato kabina vlevo a někde vpravo??? Víte to???



P.S.

Myslím, že v minulém čísle Občasníku jsem ukazoval aukci, kdy toto historické trojúhelníkové světlo bylo vydraženo za docela velký peníz. Přemýšlel jsem a i trochu (marně) pátral po tom, co bylo účelem toho světla. Myslel jsem, že se jednalo o příslušnost vozidla k nějaké dopravní společnosti, ale když jsem viděl toto světlo namontované v muzeu, ihned jsem vyslal dotaz k našemu průvodci.



Jeho odpověď mě docela překvapila. Tento trojúhelník zavedl do provozu Hitler ve 40. letech. Tatra T111 se začala vyrábět v letech 1942/43 samozřejmě pro potřeby okupantů. No a protože tenkrát neměly vleky vozidel žádná božní poziční světla, každý automobil, který táhl přívěs, měl na střeše tento trojúhelník vztyčený a rozsvícený, čímž upozorňoval ostatní účastníky provozu na to, že má vzadu za sebou přívěs. Takže např. na křižovatce řidič vozidla přijíždějící z boční ulice o přívěsu věděl a tedy hned po projetí nákladáku nevyjel, čímž by mohl do přívěsu narazit. Když nákladák přívěs netáhl, trojúhelník sklopil.

Je to velice logické a velice zajímavé (aspoň pro mě) a zase se potvrzuje to staré české přísloví, že člověk se celý život učí (popř. dovídá něco nového). No řekněte, nebylo by to krásné, kdybychom si takový trojúhelník přimontovali na nosič Čezety a v případě, že si připojíme PAVA, bychom trojúhelník vztyčili :-):-:-). Problém je asi ten, že by 99 % účastníků nevědělo proč to tam je, jako jsem to do soboty nevěděl ani já..... Ale vraťme se do soboty a do průběhu naší letošní první a řekněme, že velice povedené, akce.



Přejeli jsem do Kněževsí do námi dobře známé restaurace „V maštali“, kde jsme měli zamluvené stoly a mohli jsme se tak v klidu rozsadit a plně se oddat jídlu, pití i důležitým motorkářským a skútristickým rozhovorům. Vydrželi jsme až do večera, i když někteří vzdálenější zase už odjízďeli během odpoledne.



I když se jednalo jen o jednodenní akci, tak vzhledem k tomu, že jsme po několika odloženích si konečně prohlédli pěkné muzeum ...a já pro hodnocení použiju slova **Martina Švambery** z jeho mailu:



Ahoj Marceli, ta sobota v muzeu byla bombastická! Včera jsem si znovu pro-



cházel fotky a videa a musím říci, že je jen málo lidí, které bych mohl srovnávat s panem majitelem muzea. Extrémně zajímavý člověk, stejně jako expozice, kterou ve svém muzeu má. Náš sedánek v Maštali byl také prima. Hezký den M.



K tomu si připočtíme tu krásnou účast (28 kolegů a kolegyně) na to, že počasí bylo opravdu dost zimní a nevlídné a vychází nám z toho parádní akce. A tak mi opravdu nezbyvá nic jiného, než zase akci ohodnotit těmi obligátními 5 hvězdičkami.

NA OKRAJ

Prospekty Tatra

Ein Wagen, für den es keine Hindernisse gibt

TATRA

DC 5

www.muzeumtatra111.cz

dumpcar

Tatra

141

TAHAČ PRIVEŠU
svo 120 kon

Další varianty Tatra T 111.

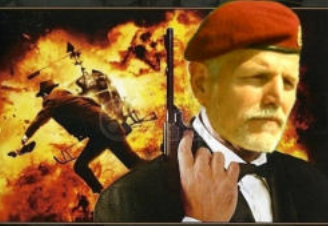
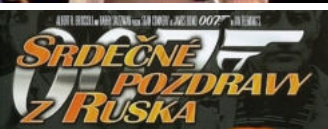
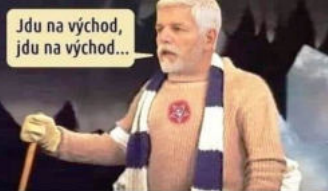


NA OKRAJ

HURÁÁÁ!!!

Máme nového presidenta:

Kam vítr, tam uniforma...



SETKÁNÍ V JABLONCI N.N. (KLUB. AKCE) 18.2.2023 (****)



Tato tradiční setkání v Jablonci bylo trochu jiné než jindy.....myslím, že se nás tam sešlo už skoro moc a Ivo, náš hostitel, byl nastydlý a ne tedy zcela úplně „ve své kůži“.

Na úvodní fotografii vidíte jen tu první část, která dorazila rovnou k Ivovi na smlouvenou 11. hodinu. Kolega Jirka Terš ale si vymyslel ještě jednu předakci (něco jako když máte u jídla předkrm) a s několika dalšími aktivisty navštívili firmu **Kaipan ve Smržovce**. Kdyby náhodou někdo z vás neznal vozy Kaipan, tak jen pro připomenutí aspoň jeden obrázek.

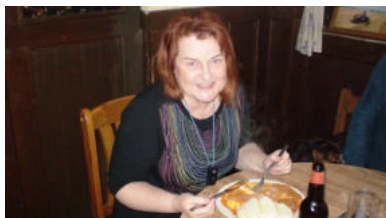


Před druhou hodinou jsme se seřadili a vyrazili ...někteří na oběd s Ivem, někteří domů. Jeli jsme do naší oblíbené a vyzkoušené restaurace **U draka**, ale měli jsme celkem smůlu, protože jídelní lístek byl už hooooódně proškrtaný, což trochu kazilo celkový dojem z návštěvy restaurace, protože třeba já jsem se těšil na krkovičku na prkénku s bramboráčky a musel jsem si nechat „zajít chuť“ :-).



Sice jsou to takové jakési repliky starých vozů (Lotus Seven a po.) a nebo jsou aspoň vyrobeny v retrostylu, ale většině z nás se tam nechtělo, protože to přece jen není tak zcela objekt našeho zájmu.

Když jsme se u kamaráda konečně sešli, dostal tentokrát jako dárek hodiny ČZ.....zvětšený ciferník hodin z Čezety 501 a mnozí ještě přinesli takové drobnější dárky většinou v tekuté podobě. No a potom jsme se tam rozběhli po expozici, každý podle svého zájmu, my někteří jsme moc neprchali, nalili si pohárek něčeho na zahřátí a zůstali s Ivem v jeho kanceláři a probírali, co nového za poslední rok.





NA OKRAJ

HURÁÁÁ!!!

Děkuji všem mladým za důvěru!
Mám pro vás povolávací rozkaz!

STRUČNÝ ŽIVOTOPIS "GENERÁLA" PAVLA

Toho nechytíš, děvenko!
To je Pavločka generál,
to je mrcha přelétavá.

**VRÁTĚM ČESKU
ŘÁD A KLID**
generál Pavel

Ernst Strouhal
RUHE UND ORDNUNG

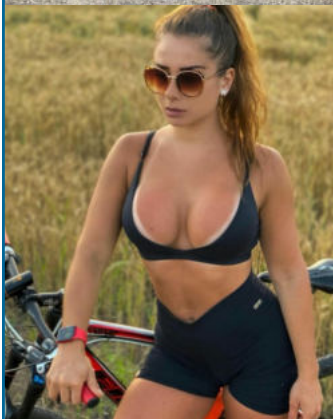
**JE MI TĚ LÍTO,
REPUBLICHO...**

Ale telecí řízek a hranolky byly celkem dobrou náhradou, a tak jsme zase po dobrém obědě poseděli u piva, u kávičky a dopovídávali to, co jsme v kanceláři u Iva nestihli. Ivo to všechno hrdinně vydržel, a tak jsme se rozcházeli až někdy kolem páté hodiny.

Jak jsem už psal, bylo letošní setkání poznamenané několika nepříjemnostmi.....nemocí Iva, nefungujícím topením v muzeu, proškrtaným jídelním lístkem :-), takže je to letos jen za 4 hvězdičky, i když samozřejmě sbírka motorek je stále na 5 hvězdiček s hvězdičkou :-)

NA OKRAJ

Vyjedou zase cyklistky...



NÁVŠTĚVA MUZEA V KŘIVOKLÁTU 18.-19.3.2023 (****)



Tato naše tradiční akce byla už 13. v pořadí, ale vzhledem k tomu, že jsme vynechali 2 roky kvůli Covidu, tak už má tato akce docela hezkou patnáctiletou historii.

A tak jsem to chtěl letos trochu vylepšit a zahájení akce jsem trochu posunul dopředu, aby ti, co vždycky spěchají odpoledne domů, měli možnost s námi posedět v restauraci trochu déle. Ale jak víte a znáte z praxe, každá iniciativa musí být po zásluze potrestána a tak se moje dobře míněná snaha minula účinkem a ti, co odpoledne spěchávali domů v pět hodin, letos spěchali ještě dřív a někteří už odjížděli kolem půl třetíkatastrofa :-(-:(.



Naštěstí se naši zase tři odvážlivci, kteří i přes ne úplně ještě jarní počasí přijeli na motorkách, a tak trochu ukázali, že si tato naše tradiční akce zaslouží trochu víc pozornosti, než jen přijet „na oběd“ :-(-.

Akce probíhala klasickým způsobem, sešli jsme se v 11 hodin u muzea, kde na parkovišti zase proběhla výměna nějakých dílů, placení dluhů apod., Jarda Levák vezl dva krásně zrenovované motocykly majiteli,

takže jsme mohli i tyto kousky obdivovat a samozřejmě někteří i kritizovat :-). Ale o tom bych se tady asi nějak nechtěl moc rozepisovat, protože kdo se trochu zajímá o historii našich historických motocyklů, tak dobře ví, že ta jejich specifikace je tak trochu „nahodilá“, a že se v průběhu výroby jednotlivých typů měnila a vyvíjela, někdy byly namontovány díly, které tam třeba tak úplně nepatřily, ale zbyly nebo byly primárně určeny pro export apod., takže ty dohady znalců jsou někdy zajímavé, ale někdy je to takové hádání o „úctu bez vrchního“, protože není ten, kdo by mohl spor o specifikaci jednoznačně a hodnověrně rozseknout.



Po prohlídce muzea někteří už zase spěchali do restaurace, ale my, co jsme tak nepospíchali, jsme se ještě dostali s majitelem muzea panem Antonim do renovační dílny, kde jsme viděli další zajímavosti a vyslechli zase zajímavé informace a nějaké ty perličky.

Pak jsme se všichni přemístili do restaurace a postupně jsme si plnili naše přání a potřeby v oblasti našich krmivových základen, ale než někteří začali jíst, jiní se už loučili a odjížděli :-(-. Ano, je to věcí každého



soudruha, ale z pohledu toho, že vlastně v zimních měsících se takto setkáváme větší jednou měsíčně, je to především škoda.



Odpoledne se zase povídalo o všem možném, Zdeněk Prchal měl pro nás nějaké nové informace z hlediska veteránského hnutí, ale hlavně testací, veteránských čísel, nově schválených kontrol na STK apod. Já hodnotím podobná setkání jako velice užitečná, což je jakási nadstavba nad hodnocení „příjemná“, protože se vždycky na podobné akci rád pobavím, ale je samozřejmě fajn, když se taky dozvím něco nového.

Jak kolegové postupně odjížděli, tak jsme si stále sesedali k menšímu stolu, až nás tam zbylo posledních pět, kteří jsme nakonec v hotelu přespávali. Bývalo nás tam víc, ale i někteří tradiční účastníci, kteří tam přespávali, odjeli ještě večer :-).

Já osobně toho přespání ani trochu nelituju, protože jsme s panem majitelem pose-



děli až do zavíračky a ráno u snídaně znovu, tak jak to bývalo vždy zvykem. A já si myslím, že i z toho důchodu se mi vyplatí investovat do tak příjemné akce o 500 Kč za přespání a snídani navíc, když mám možnost si prodloužit tak příjemné chvíle a setkání s kolegy. Jeli jsme společně s Vlastou Hartmanem svým „youngtimerem“ Š 125 L, a tak jsme si i cestu mohli krátit povídáním, což bylo taky moc fajn.



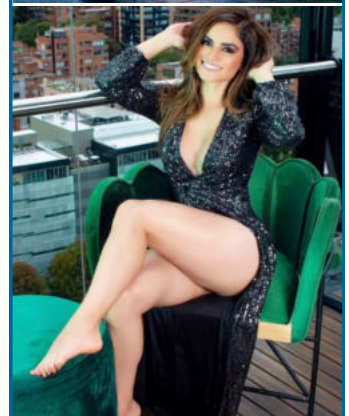
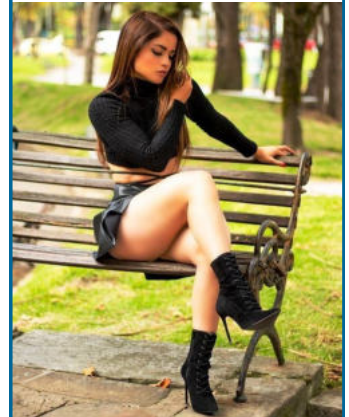
Samozřejmě, že vzhledem k neutuchajícímu zájmu o tuto akci jsme tam nebyli doufám naposled, ale zřejmě se vrátíme k původnímu časovému plánu, protože tento inovovaný časový harmonogram se neseťkal s pochopením. A že ti, co tam dříve přespávali si musí jet domů sednout k televizi a nemohou tam s námi zůstat??? Tak s tím nic neudělám, zřejmě mají v televizi nějaké zajímavé programyjá ne :-).

Ale letos je to o hvězdičku míň!!!



NA OKRAJ

...a po jízdě odpočívát



NA OKRAJ

BOXER BMW TIMA CUMPERA



ČTENÁŘI NÁM PÍŠÍ

Podívejme se zase na vaše příspěvky. A kdo jiný by tu měl začínat než náš neúnavný dopisovatel a posílač fotek **Pavel Gabriel**. Zazímoval svého miláčka u krbu a hned to řádně zapil.



Taky Pavel posílá fotky, jak pravidelně navštěvuje fitko a já jen doufám, že nápis pod obrázkem s ho netýká :-)



Mínulej tejden jsem šel do fitka ...

Dal jsem
20 minut sprint na běžeckém pásu

30 minut na rotopedu

15 minut v bezvědomí

3 dny na Áru

To byl jen vtip, jinak vím, že Pavel je motorkář tělem i duší, a tak když si koupil „Švéda“, tak prostě i v zimě vyzkoušel jízdu s lyžemi, aby mu neležely jen doma v regálu. Za to mu patří obdiv a palec nahoru!!!

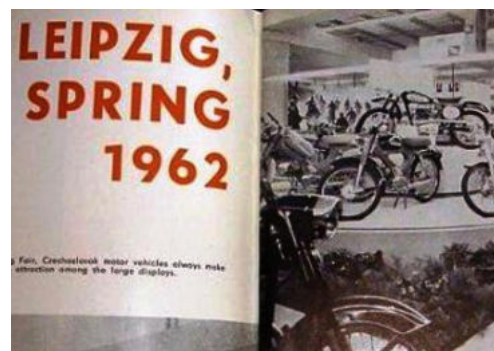


Dalším čtenářem, který se ozval, byl kolega **Miloš Jeřábek**, který reagoval na moje otázky.

Zdravím,
k těm otázkám pro čtenáře. Pokud jde o ČZ se zvýšeným výkonem na 13 koní, tak jsem sice žádnou na živo neviděl, ale nedávno byla jedna v inzerci, obrázek bohužel nemám, ještě kouknu doma na počítač, jestli jsem si něco neuložil... Ale byla to 125 a měla označení motoru 473.05.xxxxx. Jinak v Katalogu motocyklů ČZ od Jana Vošalíka jsou vypsané různé odchylky modelů například pro export a použití motoru se zvýšeným výkonem 13k je tam dost často, ale bohužel bez vysvětlení jak toho dosáhli...

Pokud jde o bílou jawu se soutěžním motorem, tak dle mě je to celý soutěžák, jenom zrenovovaný do bílé barvy a s použitím některých dílů ze série. Podle provedení by to odpovídalo roku 1957, už má velká kola, ale stále kývačkovou masku. V roce 56 byly ještě na šestnáctkách a v roce 58 už to byly prakticky li-beňáky... Na zadním kole je vidět soutěžní záchyt reakce brzdy a ta vzpěra mezi výfuky kolem zadního blatníku tomu také odpovídá.

No a k tomu přednímu světlu na skútru, vysvětlení nemám, ale před pár lety se objevila i dobová fotka z výstavy, kde je namontované asi na kývačce... M.



Další, kdo se ozval po přečtení Občasníku byl kamarád **Petr Petříček**, který tu na našich stránkách není určitě poprvé (a doufejme, že ne naposled :-))

Ahoj.

Dík za avízo na solidní čtení. Do přílohy Ti dám Vespí lahůdku o tom jak chlapci (syn Petr a jeho kamarád Martin) na své expedici v r.2015 kupovali a transportovali skútr v Thajsku. Přeju pěkný den, svátky, pevně zdraví, nervy a humor i do příštího roku 2023.

Petr



Občasník se čte i na Moravě, samozřejmě ne na jižní Moravě, jmenovitě v Brně, tam je to zřejmě zakázané, ale ze střední Moravy z oblasti kolem Zlína přišla krátká reakce od kamaráda **Libora Filáka**.

Ahoj Marceli,
moc děkuji za další číslo. Přes svátky bude chvíle, tak si rád nastuduji. Doufám, že i nějaké "prasečinky" :o)

Marceli, hezké Vánoce Tobě i celé rodině ve zdraví a v plné síle. Necht' Ti ježíšek naježí plnotučné pero a výkonného poštovního holuba, který mě bude zásobovat z Boleslavi čerstvými informacemi, kterým někteří říkají desinformace. No když už jsme u těch pér, tak ať ti plnicí pero stále "píše" jak má a hloubka písma stále vydatná. Protože břitké psaní není nic pro Tebe, že? :o)

Tak příští rok někdy někde!
Libor

Nevím, jestli jsem to s těmi péry všechno dobře pochopil, ale vzhledem k tomu, jak krásně květnatě to Libor napsal, jsem vás o jeho písemný projev nechtěl připravit :-)

A pak přišel Štědrý den a v Kutné hoře byla zase tradiční vyjížďka, takže informace přišla opět od **Pavla Gabriela**, který by si ji nenechal ujít.



Karel Vodrážka to prostě nevydržel a hned 25. prosince musel protočit kola sajdkáry.



NA OKRAJ

BOXER BMW R18 OD SHIFCUSTOM



NA OKRAJ

Musí tam každý!!! :-)



Martin Přeček si přivezl z Polska nádherný skútr Peugeot, který se prý kdysi do Polska dovážel. Tak poslal pár fotek. Vzhledem ke stáří skútríka je v nádherně zachovalém stavu.



S novoročním přáním poslal **JUDr. Jan Tulis** tři fotky z Kuby, jejich autorem je Vladimír Cettl.



Z Německa se ozval kamarád **Tony Kratochvíl** a poslal hezký mailík i s fotkou.

Zdravím Marceli, musel jsem se zasmát, když jsi v občasníku zmiňoval vyplet bužírky na říditka. Před 55 lety jsi nepatřil do naší bandy pionýru, pokud jsi to nemel na rukojetích. Tak jsem se nostalgicky vrátil a vzpomněl na klukovská léta. Ovšem sehnal jsem kousek bužírky až na Slovensku za cenu tehdejších řídiček, druhý kousek pak došel z Číny. Výsledek je ale stejný. Pokud porovnáš někdejší skútry s letadly, tak máš pravdu, protože řada výrobců, jako např. Messerschmitt či Heinkel nesměli dle Postupimské dohody po válce vyrábět letadla, a tak se s jejich konstruktéry pustili do výroby skútrů, které svým tvarem přirozeně byly ovlivněny letadly, jako Kabinenroller atd. Tony



LEGENDBIKES - REPLIKA PAVA Z NĚMECKA

Náš čtenář **Leo Mugrauer** z Bavorska poslal odkaz za zajímavé internetové stránky, které nabízejí v sortimentu své nabídky taky repliku PAVA oficiálně vyráběnou a TÜV-em schválenou.

Přívěs ke skútru



LEGENDBIKES

Přívěs za skútr LEGENDBIKES
pro Vespa 50-125/PV/ET3
délka 1210 mm
šířka 570 mm
výška 620 mm
se základním nátěrem, cena **48 555 Kč**

POPIS VÝROBKU

Klasický jednostopý přívěs pro modely Vespa a Lambretta s certifikátem TÜV.

V 50. letech 20. století existovali různí výrobci, kteří vyráběli přívěsy pro skútry nebo motocykly. Jedním z nich byl český výrobce PAV. Jednostopý trailer, který se těšil velké oblibě. Bylo to krásné a funkční.

- certifikát TÜV
- Lehký díky GRP

Dostupné pro téměř všechny modely Vespa a Lambretta

Společnost **LEGAND BIKES** vyvinula **přívěs**, který se velmi podobá **PAV**. Historickému modelu odpovídá i základní konstrukce a funkčnost. Tělo je vyrobeno z GRP a rám lze připevnit na téměř všechny modely Vespa a Lambretta. Nejlepší na tom je: přívěs je dodáván s certifikátem TÜV, a proto může být schválen pro silniční provoz.

Připevnění k vozidlu

Přívěs je dodáván se závěsem včetně adaptérové desky. Deska se přišroubuje přímo ke skútru. Spojka umožňuje pohyby nahoru a dolů a do stran. Nemůže se zkroutit. V důsledku toho zůstává přívěs stabilní. Kolo přívěsu je odpružené pryžovými nárazníky. Dodaný svazek kabelů spojuje elektriku vozidla se zadním světlem přívěsu.

Posudek pro provoz na veřejných komunikacích

Přívěs je dodáván s „certifikátem pro získání individuálního provozního povolení“. Zpráva byla vydána společností TÜV Süd a umožňuje vydání individuálního povolení v Německu. Za tímto účelem musí být hlášení předloženo příslušnému dopravnímu úřadu. Maximální povolená rychlost s přívěsem je 60 km/h. Povolená celková hmotnost je 50 kg, což odpovídá cca 30 kg dodatečné zátěži.

Podmínka dodání

Přívěs je dodáván předem smontovaný, ale ne zcela smontovaný. Součástí je ilustrovaný návod. Karoserie a blatník jsou opatřeny základním nátěrem. Součástí dodávky není kryt ani konstrukce pro přívěs. Zde si můžete vybrat mezi víkem, kotoučem a roletou, které jsou k dispozici samostatně v našem obchodě. Víko může být také vybaveno přídatným nosičem zavazadel. Přívěs je samozřejmě možné provozovat i zcela bez krytu, např. s malým sklem a vybavením pro přepravu psů.

Modelové varianty

Přívěs Legend Bikes je k dispozici pro téměř všechny modely Vespa a Lambretta. Verze se liší pouze plechem, který spojuje spřáhlo s vozidlem a výškou oje.

Rozsah dodávky

- rám
- spojka
- tělo
- kolo včetně odpružení
- kabelový svazek a zadní světlo
- blatník
- reflektory
- gumová podložka

Upozornění: Víko není součástí dodávky. Přívěs totiž můžete doplnit různým příslušenstvím.

***Závěr:** Poutač s klasickým vzhledem. To umožňuje nejen přepravu velkého množství zavazadel, ale také je to legální na německých silnicích.*

Kryt přívěsu LEGENDBIKES

Na skladě **10 085 Kč**

Roletový přívěs LEGENDBIKES, plachta

Na skladě **2 638 Kč**

Nosič zavazadel přívěs LEGENDBIKES

Na skladě **4 167 Kč**

Adaptérová deska přívěs LEGENDBIKES,

L2 pro Lambretta 125 LI/LIS/DL/GP/150 LI/LIS/SX/DL/GP/175 TV/200 TV/SX/DL/GP
Na skladě **5 647 Kč**

Zdroj: https://www.sip-scootershop.com/de/product/roller-anhanger-legendbikes_40773800

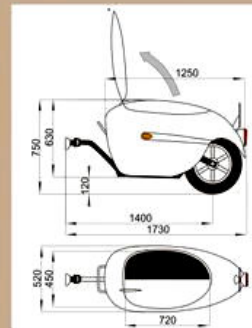
P.S. Zajímalo by mě, kolik se těch přívěsů prodás víkem, zahrádkou a závěsem (bez vrchního laku) je cena cca **68,5 tis Kč**.

NA OKRAJ

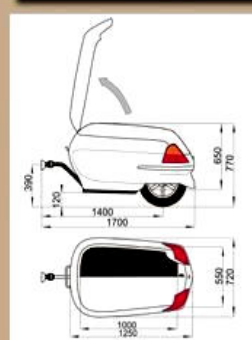
Konkurenční přívěsy za motocykly

Určitě byste si vybrali pro svůj motocykl nějaké vhodné konstrukční řešení.

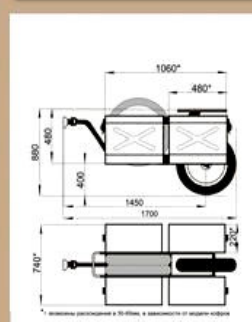
CLASSIC LINE



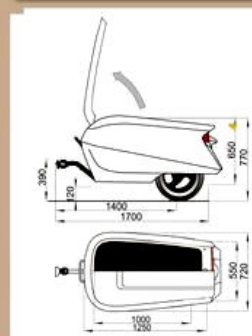
COMFORT LINE



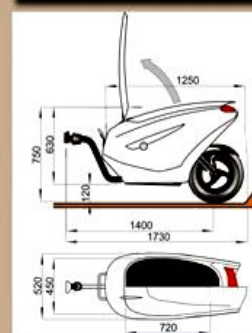
CANYON LINE



COMFORT LINE II



COURSE LINE



NA OKRAJ

Dívka na BMW



JAWY A ČEZETY JELY SOUTĚŽ ŠUMAVOU.

Také mi po delší době napsala vnučka pana Kocha **Jarka Ledková-Kochová**, protože jsem ji informoval o svém záměru trochu zvýraznit letošní setkání ve Mcelích kvůli kulatým výročí jejího dědy, a jednak i proto, že jsem do teď neznal (s určitostí) přesný datum úmrtí pana J. F. Kocha.

A tak jsem se konečně už na 100% to datum úmrtí. A pokud je mezi vámi nějaký fanda historie, tak si to zapište, protože opravdu to není nijak moc dostupná informace. Pan **J.F. Koch** zemřel **9.5.1983** v nedožitých 90 letech.

Jarka mi také poslala odkaz na zajímavou soutěž, která se uskutečnila ve Strakonících, a tak se na to podíváme aspoň na fotkách.

Jawy a Čezety jely Soutěž Šumavou. Vzpomínkový závod voněl benzinem a historií

Ve Strakonících v sobotu 3. září 2022 odstartoval další ročník vzpomínkové motocyklové **Soutěže Šumavou**. Počasí přálo a akci si užili jak závodníci, tak přihlížející, kteří si mohli prohlédnout motocyklové skvosty. K vidění byly motorky legendárních značek, jako je ČZ i Jawa a nutno dodat, že ve skvělé kondici.



Startovním i cílovým depem se stalo 2. hradní nádvoří ve Strakonících. Cíl 1. etapy a start do etapy druhé byl stejně jako loni v obci Zdíkov. Na start se postavili jezdci na motocyklech do roku výroby 1975.



Dnes už tradiční, ale obnovený závod motorek pořádala dříve strakonická Zbrojov-



ka. Původní se jel v letech 1962 a 1968 a byl nazýván malou šestidenní. „Bylo to po vzoru šestidenní, která se konala ve Špindlerově mlýně. Tady u nás dostal závod název Soutěž Šumavou, zbrojovka si na něm tehdy prověřovala své stroje,“ uvedl již dříve pro Deník jeden z pořadatelů současného závodu Jaroslav Horejš mladší.



Novodobá historie závodění se začala psát v roce 2015 díky motocyklovým nadšencům převážně ze Strakoníc, kteří si založili obecně prospěšnou společnost s názvem Prostor pro historii techniky.

Za článek a fotky děkujeme Štěpánu Kučerovi a Janu Škrlemu.



Zdroj: <https://strakonicky.denik.cz/ctenar-reporter/jawy-a-cezety-jely-soutez-sumavou-vzpominkovy-zavod-vonel-benzinem-a-historii-20.html>

Objevil jsem tento obrázek velice zajímavého motocyklu BMW, podle rámu odhaduji tak výrobu na 50. léta, a hned jsem tedy napsal kolegovi **Jirkovi Teršovi** a fotku mu poslal. Jezdí totiž občas na naše srazy se synem na motorkách BMW typ K, které právě používají tento ležatý motor. Tak jsem mu chtěl ukázat, že motor je již dost starý :-)



A **Jirka Terš** ihned odpověděl a poslal velice zajímavé informace:

Ahoj Marceli, ještě do neděle jsem teď v Hevízu v teplé vodě. Ten triválec mají hezky naimplantovaný do rámu veterána.

V době nejnižších registrací motocyklů v roce 1979 byla v Mnichově položena otázka, zda má výroba motocyklů vůbec pokračovat. Z iniciativy Dr. Saiferta, bývalý předseda představenstva, bylo rozhodnuto ve prospěch motocyklu. Vědělo se však, že jen se současnou nabídkou modelů bude ekonomický úspěch ubývat, a tak se celkem čtyři roky plánoval nejradikálnější nový start, jaký kdy BMW ve výrobě motocyklů zažilo: projekt K589.

Inspirací k tomu bylo kuriózní testovací vozidlo postavené inženýrem BMW Josefem Fritzenwengerem v roce 1977: motor vozu Peugeot 104 byl instalován podélně v prototypovém rámu. Tento model byl ideální, protože vodou chlazený čtyřválcový motor byl ve voze instalován téměř vodorovně. Motor byl provizorně připojen k převodovce BMW pro jízdní zkoušky. Bohužel již neexistuje fotografie tohoto prototypu; motocykl byl po pozitivních testech zničen a začalo plánování vlastního řadového motoru.

K100 vyráběli od r. 1983 a k75 od r. 1985. Já mám k75 r.1985 a syn K100RS SE z 1988.

Jirka

Tony Kratochvíl se ozval ještě jednou, zavzpomínal na doby dávno minulé:

Marceli, teď jsem si vzpomněl, že jsme i vyráběli samolepku šachovnici! Vzal jsi několik centimetrů izolace, ze staniolu čokolády, tenkrát i zbarvený do zelena, či červena, jsi žiletkou nařezal čtverečky 5x5 mm a pinzetou našel na izolaci ve tvaru šachovnice. Vzniklou pásku jsme lepili např. na přilbu či na ka-

roserii pionýra, který myslím pak jel o 1,5km/hod. rychleji!

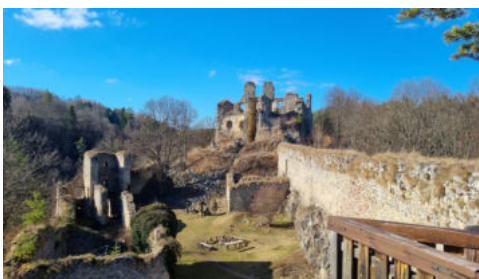
Náš policajt shání plastové šrouby na plexi. Máte u vás v klubu nějakého soustružníka, co ty šrouby ještě dělá? V Lipníku je točil ten s tím tatranem, ale nemám spojení. Snad poradíš. Dík a hezky pozdrav. T.

Tonymu jsem samozřejmě poslal požadované kontakty a k té výrobě šachovnice :-)...Jsem asi o trošičku mladší než Tony a musím se přiznat, že v době, kdy já jsem vylepšoval šachovnicemi a světýlky z bicyklu mého Pionýra, tak už nás socialistický průmysl natolik pokročil, že pásky se šachovnicovým vzorem byly již k dostání. Byla to také vlastně izolepa, ale s černobílou šachovnicí. To byly krásné doby :-). V neděli odpoledne jsme se sjeli s pionýry před hospodu na Peruci a tam jsme obdivovali a zkoumali, jak si kdo za ten týden pionýra vylepšil :-).

Karel Vodrážka poslal fotku z vyjíždky s Lubošem Poledne, ale nic k tomu nenapsal, tak jsem si myslel, že vyjíždku absolvovali autobusem.....



Teprve když mi **Luboš** zavolal a vysvětlil, že to tak není a že důležitý je ten směrník „Dívčí kámen“ na boku autobusové zastávky, tak jsem pochopil, že jejich cílem byl hrad Dívčí kámen a že tam opravdu dojeli na motorkách. Ale pozor, to nebyla vyjížďka „kolem komína“. Sice nevím, jakou trasou jeli, ale je to tak dohromady kolem 400 km.



Nápad na létocaravanning !!!



NA OKRAJ

Tříkolka Segway

***Tříkolka SE-3 Patroller,** která by mohla nahradit policejní auto: Segway odhaluje tříkolku za 12 000 dolarů určenou pro policejní hlídky.*

Navrženo pro hlídky, kde uživatelé neustále nastupují a vystupují z vozidel.

Vhodné pro použití na letištích jako „dobře viditelné“ policejní vozidlo.



SE-3 Patroller je určen pro policejní a soukromé bezpečnostní hlídky, kde jezdec musí neustále nasedat a sesedat.

Očekává se, že nahradí tradiční hlídkové vozy a dvoukolové segwaye v oblastech, jako je letištní bezpečnost, a nabídne lepší stabilitu a zviditelnění hlídky.



Na základě pověsti Segwaye věříme, že design a kvalita vás nezklamou, kromě toho, SE-3 je přirozeným rozšířením produktové řady Segway Patroller.



NA OKRAJ

Trochu stolování



Start



I wait new dish



The meal was tasty



Don't take the Plate



Finished



I still eat



I wait new dish



Don't like



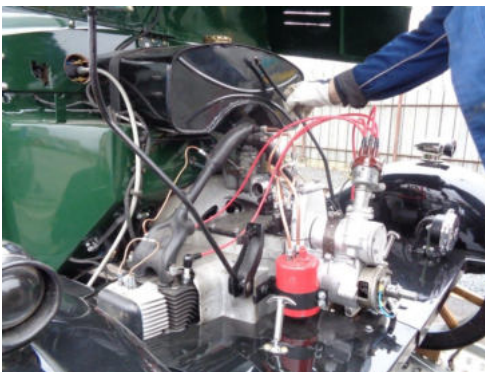
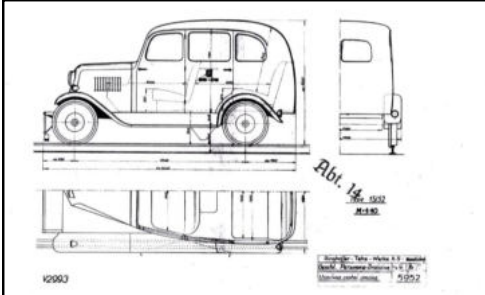
Service was bad



Finished

INSPEKČNÍ DREZÍNA

Kolega cyklista **Petr Turek** poslal fotky zrenovované inspekční drezíny. Sice k tomu nic nenapsal, ale myslím, že to je součást jeho dalšího koníčku (po historických bicyklech), kterým jsou vláčky. Fotky zřejmě představují první spuštění zrenovované drezíny na koleje, tedy do jejího domovského prostředí, ale myslím, že tady pro nás je důležité, že byl zachráněn a nádherně zrenovován další veterán, i když silnici jen křížuje na přejezdech.



ČZ 350 A 420 TYP 860 (1969)

Od veteránisty **Petra Ševčíka**, který sice není čezetař a zřejmě ani čtenář Občasníku, ale viděl u mě veterány (převážně ČZ), tak mi vyprávěl o svém kamarádovi a slíbil mi poslat mail s fotkami, což také splnil:

Dobrý den,

v příloze zasílám fotky motorčky, kterou kamarád složil dle plánů ing. Pudila. Vše, co nebylo standardní, musel vyrobit, a to je v první řadě motor a spoustu věcí okolo. Podařilo se mu vytvořit ČZ 500 o výkonu 100 koní. Foto přílohou a link technického muzea, kde je toto moto vystaveno.

<https://www.ntm.cz/heslar/%C4%8CZ%20420typ860> (viz níže pozn. red.)

Mějte krásné dny. Petr



ČZ 420 typ 860

Silniční závodní motocykl ČZ typového značení 860, postavený v objemových třídách 350 a 420 cm³, byl podobně jako motocykl Jawa 350, typ 673, vrcholem vývoje silničních závodních strojů této značky. Tento stroj byl prvním závodním čtyřválcem v historii značky. Silniční závodní motocykly ČZ byly až do té doby s jedinou výjimkou poháněny jednoválcovým čtyřdobým motorem. Tato osvědčená koncepce však již v 2. polovině 60. let přestávala být na mezinárodním poli konkurenceschopná.

Vrátit značku ČZ zpět mezi elitu světových silničních závodních motocyklů se pokusil konstruktér Ing. František Pudil, který vytvořil zcela nový motocykl, mající jen málo společného s předchozími stroji značky ČZ. Nový stroj byl poháněn vidlicovým čtyřdobým čtyřválcovým vzduchem chlazeným motorem s ventilovým rozvodem DOHC. Vždy dva válce motoru byly odlity v jednom bloku a obě dvojice válců mezi sebou svíraly úhel 90°. Toto uspořádání umožnilo vytvořit kompaktní pohonnou jednotku, kde bylo zaručeno dostatečné chlazení všech válců. Přitom však byla šířka takto uspořádaného čtyřválcového motoru stejná jako u dvouválců, což přinášelo výhodu menšího aerodynamického odporu. Nový závodní čtyřválec ČZ vznikl v roce 1969 nejprve v provedení 350 cm³, později vznikla též verze s motorem se zdvihovým objemem zvětšeným na hodnotu 420 cm³, tak aby se motocykl mohl účastnit i závodů pětistovek. Po postupných úpravách a vylepšováním se z motocyklu stal stroj světové úrovně.

V roce 1972 bylo rozhodnuto, že naši výrobci závodních motocyklů si nemají nadále vzájemně konkurovat. Každý z podniků tak měl nadále povoleno vyvíjet pouze stroje pro jemu přidělenou sportovní disciplínu. České závody motocyklové tak měly s okamžitou platností ukončit svou účast v silničních motocyklových závodech. S tím souviselo také nařízení o ukončení vývoje silničních závodních motocyklů a předání veškeré dokumentace jakož i hotových motocyklů odvěkému rivalovi strakonického podniku – pražské Jawě. Vedení ČZM Strakonice poslední z výše uvedených nařízení nesplnilo. Tři moderní závodní stroje ČZ, typ 860, zůstaly v majetku firmy. Jeden stroj byl později prodán do soukromé sbírky do zahraničí. V roce 2007 se podařilo jeden ze dvou zbylých motocyklů získat do sbírek NTM.



NA OKRAJ

Nebojte se alkoholu

...léčba chlastem!



červené víno

...chrání před rakovinou, posiluje mozek, účinně pomáhá proti nespavosti, chrání před zubním kazem, pomáhá proti hluchotě.

...pozitivní vliv na zdraví lze přičíst na vrub látky resveratrol, která se nachází ve slupce a jadéřkách hroznového vína. Antioxidant salicylát blahodárně působí na chloučky ve vnitřním uchu, které jsou nezbytné pro dobrý sluch. Podle amerických vědců navíc sklenka červeného bystří intelekt. ...chemické látky v hroznovém vínu blokuji korozivní bakterie, čímž chrání před zubním kazem. Díky melatoninu se tělu lépe usíná.



bílé víno

snižuje hladinu cholesterolu, prospívá plicím, působí protizánětlivě.

hrozny bílého vína obsahují tyrosol a hydroxytyrosol, které snižují cholesterol. Antioxidanty chrání před škodlivými molekulami, které mohou poškodit plicní tkáň. Bílým by neměli pohrznout lidé trpící artritidou - potlačuje záněty a snižuje bolest.



pivo

obsahuje vitaminy a cenné minerály, které chrání srdce a kosti, a vápníku...

půllitr piva v sobě skrývá víc než jednu čtvrtinu doporučené denní dávky vitamínu B, který brání růstu homocysteinu - látky způsobující nemoci srdce. V pivu je také bór potřebný pro zdravé kosti. Díky tomu, že je zlatavý mok chudý na vápník a bohatý na magnezium, snižuje vznik ledvinových kamenů (o 40 %)...



gin

je protizánětlivý, močopudný.

Destiluje se z čistého alkoholu, proto po něm druhý den tolik neboli hlava. Vyrábí se z jalovce, bobule, která má močopudné účinky a v přírodní medicíně slouží k léčbě ledvin, žlučnickových kamenů. Gin má taky protizánětlivé účinky.

brandy

chrání před infarktem a krevními sraženinami.

Jako destilát červeného vína obsahuje brandy vysoké množství antioxidantů, které chrání před škodlivými volnými radikály. Ve 30 ml je tolik antioxidantů jako v denní doporučené dávce vitamínu C. Pravidelné pití brandy pomáhá podobně jako aspirin chránit před infarktem a krevními sraženinami...



šampaňské

chrání před poraněními mozku...

...myslí, do kterých vědci nalili šampaňské, dokázaly snáze čelit poraněním mozku...



baileys

je účinné proti rakovině...

Irský likér se vyrábí z whisky obsahující kyselinu ellagovou. Ta likviduje rakovinotvorné buňky, aniž by jakkoliv škodila buňkám zdravým...



...tak na zdraví!

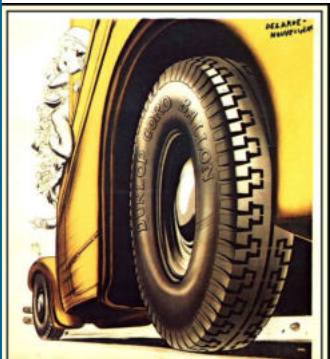
NA OKRAJ

Vyberte si pneumatiky

MICHELIN



PIRELLI



pneu ballon géant
DUNLOP
POUR POIDS LOURDS



GOODYEAR

Další nepravidelný pisatel do naší rubriky je **Zdeněk Vachalec**, který reagoval na moji výzvu z minulého čísla:

Ahoj a nazdárek, Marceli!

Reaguji na záhadu rámečku publikovanou v posledním občasníku. Můj otec měl na skútru stejný. Inspiraci snad našel v dobové grafice mistra Kardause, kdoví? Faktem je, že rámeček z Octavie super dodal siluete stroje požadované optické prodloužení přídě...

P.S. Kdysi jsem si ho taky koupil v mototechně za 60,- Kčs. Pěkný zbytek večera!

Zdeněk



MOTOCYKLY • SKÚTRY • MOPEDY



Ahoj, jo tento rámeček a pod lištu nápis super, to byla frajeřina největší.

Však otec (to je ten, pán s fiktivními řídítky v ruce) měl být na co pyšný, sjezdili s mamčou, co se dalo....

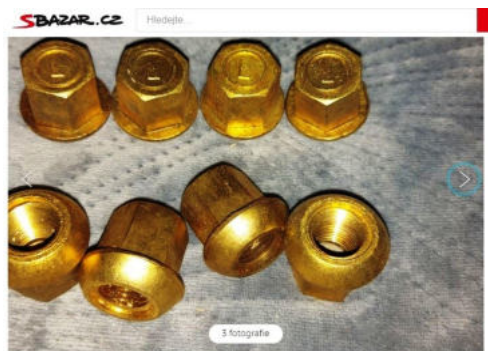
Škoda, že ses s ním nestačil potkat, jeho vyprávění by vydalo na knihu.



Dále se ozval čtenář **David Prchal**, který reagoval na informace ohledně občas trochu nadsazených cen některých dílů pro veterány a poslal něco málo pro pobavení:

Ahoj Marceli, občas máš v občasníku docela ulitlé ceny, ale myslím, že tento pán žije asi v jiné galaxii. Chce 8000 Kč za sadu mosazných matek (třeba na Pragovku). A dokonce několikrát! :D viz příloha.

Těším se zítra (tím David myslel návštěvu muzea v Dobříči pozn. red.) David



Cena 550 Kč

Mosazná uzavírací matice, závit M14, stoupání 1,5
Matice jsou v 'TOP STAVU', NEPOUŽITÉ
Cena za 1 kus = 550,-Kč, za 4 kusy = 2000,- Kč. Celkem mám k dispozici 49 kusů. Při zájmu preferuji platbu na účet předem.

Následně ještě David poslal zajímavou aukci z Aukra, tady snad není ani tak důležitá-



tá cena, jako to, že se jedná o odpruženou zadní vidlici mopeda Stadion S11 (!!!). Nejsem znalec mopedů, ale když se podívám na konstrukci té zadní odpružené vidlice, řekl bych, že je to asi tak na úrovni té přední původní vidlice „smrti“ s gumovým odpružením.

To snad ani nemohl být vážně myšlený prototyp před zavedením typu S22.

Torzo Stadion S11 rám polomotor rarita odpružený rám



Číslo: 16 000 Kč
Vyhřáno užíváním d. l.
Ukončeno střede 28. 12. 2022, 23:10:1
127 sledovalo 12 přihlázovalo

Prodejce
Zavazet se neobtěžte
Přidělní v 1000 Kč
Ukážeme na místě

KDO POMŮŽE S IDENTIFIKACÍ ZÁHADNÉ SPZ-KY

Tento článek je obojetný, najdete tu dopis čtenáře i moji prosbu o vaší pomoc, tedy o váš dopis. O co jde?

Koupil jsem si dvě straší SPZ-ky (viz obrázky), které mají tvar i rozměr (20x12 cm) shodný s SPZ-kami velkých motocyklů, ale v označení jen písmeno „P“. Obě SPZ-ky jsou psané ručně, jen ta s tím státním znakem má vylisovanou pomlčku stejně, jako na klasických SPZ-kách s vylisovaným celým číslem.



S dotazem jsem se obrátil na autora knihy o poznávacích značkách, ale po prvním mailu a mém upřesňujícím dotazu to vzdal a už se neozval...takže zklamání. Já, jako autor několika odborných knih, jsem se vždy snažil na všechny dotazy čtenářů odpovědět. Pan kolega—publicista to zřejmě vidí jinak. Ale zpátky k SPZ-kám.



Vzhledem k tomu, že je tam to „P“ a oba původní majitelé SPZ-ek si tam dodělali nějaké označení našeho státu (CS a státní znak), tak mě napadlo, že by to mohlo být číslo motocyklů „pohraniční stráž“, když stejná SPZ-ka, ale s písmenem „B“ byla určena pro motocykly „Veřejné bezpečnosti“. Ovšem po tom mém dotazu na autora knihy jsem se dozvěděl, že se jedná o SPZ-ku na malé motocykly (do 50 ccm) patřící pod dopravní inspektorát Prahy a že podobné SPZ-ky, ovšem s písmenem B, byly určeny pro malé motocykly v Brně. Proto jsem oslovil kamarády v Brně a v Praze, jestli si pamatují, jak vypadaly SPZ-ky na malých motocyklech v Praze a v Brně a zjistil jsem, že pak kolega-autor tápe a neví :-(.



Ale v rámci tohoto dopisování s kamarády jsem dostal zajímavý dopis od kolegy

Emila Skotáka z Brna, tady je:

A ještě jedna perlička z dob socialismu, vztahující se k espézetce s označením „B“, tedy města Brna. Jistě si vzpomeneš, jak byly označeny vozy Bezpečnosti. Měly na značce písmeno „B“ a za tím řadu čísel. Tedy např. B-87654.

A tyto značky byly též na rovném podkladu a malované, stejně jako na Pionýrech. No a při jednom z mých výletů tuším na Vysočinu, mně příslušník SNB při kontrole s plnou vážností řekl: "To jsem netušil, že SNB taky fasuje Pionýry!!!" Smáli jsme se tomu pak s kamarádem ještě dlouho. Teď jsi mně to svým dotazem připomněl. Emil.

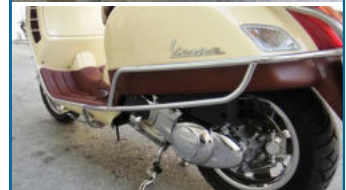
A tak už je vám asi jasné, na co se chci zeptat. Možná někteří z vás bydlí v pohraničí, možná někdy byli na vojně u pohraničnicků a pamatují si, jaké SPZ-ky tam měly služební motocykly. Zřejmě ne armádní motocykly, ale ty, co patřily přímo pohraničnickům. Tak vy byste mohli možná moji domněnku potvrdit nebo vyvrátit.

No a samozřejmě vy všichni ostatní, pro vás to platí taky :-). Pokud si pamatujete, jaké motocykly (popř. jiná vozidla) byly označeny podobnými SPZ-kami, napište. Vždycky mě trápí, když narazím na takový triviální problém, který neumím vysvětlit (viz reportáž z Dobříče a žlutý trojúhelník :-))

P.S. Jinak samozřejmě malé motocykly v Praze a v Brně byly označeny písmeny P a B, SPZ-ky byly ručně psané (a ne lisované), ale na malém formátu (10x8cm).

NA OKRAJ

...a zase hezký skúťtík



Tak co??? Fešák???



NA OKRAJ

Veselo s prezidentem

Nejdříve infantilní až debilní fanyнка s definitivně vychlastaným mozkiem



Když blbost a tupost jenom kvete...



Studenti, pokud začnete chlastat, dopadnete přesně takhle a to jistě nechcete !!



Holubice miru generála Pávka !



Kamarád **Jarda Zlámal** mi poslal starší i aktuální kalendář od firmy Milata. Některé už jsem měl, a tak jste i vy už tady mohli prohlédnout dva pěkné motocykly z těchto kalendářů, protože pan majitel firmy je veteránista a velký fanda motorek, proto jeho kalendáře jsou prostě motorkářské a veteránské.

Na letošním kalendáři je obrázek zajímavého endura, ale protože se mi to moc nezdálo a ani jsem podobný trail nenašel v katalogu ČZ. Také ovšem vím, že firma ČZ vyráběla mnoho různých enduro motocyklů a mnoho z nich jen vyvážela, tak jsem se obrátil na od-

ČZ 250 TRIAL SPECIAL

1982



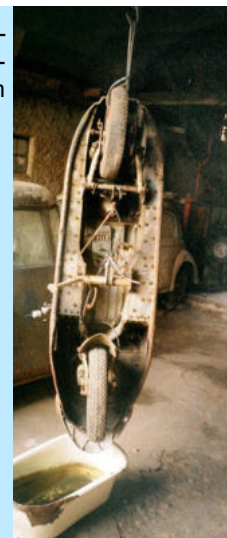
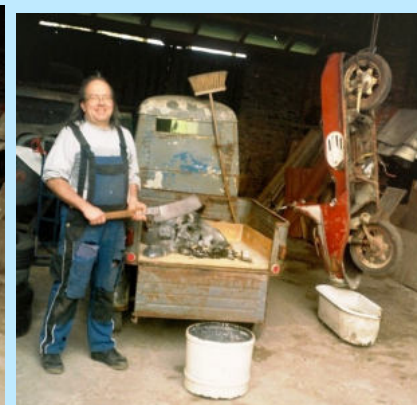
Nerealizovaný projekt ČZ Strakonice
Vývoz Anglie



borníka, autora knihy, pana **Dušana Šebka**, který má daleko víc znalostí a povědomostí o tom, o čem píše, než autor knihy o SPZ-ká ...viz předešlý článek :-)). Ten mi ve svém mailu tento motocykl coby jakýsi prototyp ČZ rozcupoval na malé kousičky mnoha logickými argumenty o nesrovnalostmi v časovém horizontu i prošlých homologaci použitých dílů vzhledem k uvedenému roku výroby 1982. Myslím, že můžeme souhlasit s tím, že je to velice hezký motocykl, ale měl by být označen jako stavba nebo přestavba, ale rozhodně ne jako prototyp firmy ČZ.

Pan Šebek mi taky napsal, že se na něj obrací více majitelů různých motocyklů ČZ, kteří mu vnucují to, že se jedná o prototypy firmy ČZ. Jak odstrašující případ mi poslal tuto následující fotografii domnělého prototypu, který měl být motocyklem ČZ 500.

Skoro bych zapomněl na e-mail od **Michala Matysky**, který připomněl, že zima je období domácích zabíjaček. Já vím, není to od něj hezké, že naše milovaná „prasátka“ spojuje se zabíjačkou, ale není členem ČSSČ a měl by asi velké problémy s tím, abychom ho přijali :-(-:-(-.



Na podzim řešil Michal problémy se spolehlivostí děkává kolegy Martina Daška, ale nakonec se ukázalo, že ten příliš brzy podlehl vánočním reklamám, všeobecné masáži nadnárodních obchodních řetězců a adventnímu času a pro svůj stroj použil nevhodnou zapalovací svíčku :-(-



Pavel Gabriel se pochlubil, že jeho syn už pomalu ale jistě začíná chodit ve slépějích svěřence otce a pořídil si prvního skútríka. Sice to není právě Čezeta, ale nedivím se. Tak složitý stroj, jako je Čezeta, je pro začátečníka velice náročný, a tak je dobře, že první skútríček bude dělat s použitím jednoduššího, lacinějšího a méně náročného stroje.



P.S. jen nevím, jestli ta dětská sedačka nad předním kolem je úplně optimální a bezpečné řešení. Já bych snad začátečníkovi na skútru doporučil nejdřív absolvovat nějakou tu stovku kilometrů bez obsazení této sedačky :-)

U **Pavla Gabriela** ještě chvíli zůstanu. Pavel mě zásobuje celou sezónu spoustou fotek ze svých cest a akcí, kterých se zúčastňuje. Jsem moc rád, ale rovnou se omlouvám, že všechny nezveřejňuji, protože by se z Občasníku stala (jak říkáme my linkvisti) „**One man show**“, a tak se tu snažím spíš jen ukázat nějaké ty veteránské nebo motorkářské akce, kterých se Pavel zúčastnil, popř. nějaké ty technické informace, které asi naše čtenáře také zajímají.

Takže ta chvíle nastala právě teď a já vám tady předkládám obrázky Pavlova „vojáka“ tedy Monarka 350, kterého Pavel neustále vylepšuje. Jak vidíte na fotkách, tak už přidělal originál vojenské bedničky na munici (vzhledem k té výstražné barvě bych to typoval na munici s oduzeným uranem :-), které si vloni zakoupil a měl z nich radost, když je sehnal. Letos navíc přidělal na nosič jakýsi válec, který bych typoval jako obal na plynovou masku, protože něco podobného vozím také na sajdě u svého Dněpra.



Jinak závěr a zároveň vzkaz: Pavle, posílej fotky a vylepšuj dál, určitě se ti tam ještě na vojáka (i jinam něco vejde). Já letos přes zimu také přidávám úložné prostory na svoje motorčky a skútry :-). Úložného místa není nikdy dost. Jinak bych ještě připomněl jeden matematický zákon, který používá můj syn (trochu ho motorkářsky poupravím):

„**Pokud se na motorku vejde n doplíků, vejde se tam i n+1 doplíků!!!!**“ :-)



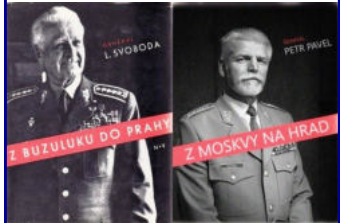
Pavel Gabriel se pochlubil, že jeho 15 let starý Harley se dostal do letošního kalendáře. I když tedy otázka zní, co je tam obrázku zajímavější, jestli ta motorka nebo ta slečna, ale to je věc vkusu každého soudruha.



NA OKRAJ

Veselo s presidentem

Názory jeho předchůdců a dalších politiků.



Lavička Václava Havla...



pokračování str. 63

NA OKRAJ

VAZ Togliatti



V důsledku socialistického centrálního plánování vznikl projekt zrodu automobilky v Togliatti. Doslova na zelené louce vyrostl gigant na výrobu osobních automobilů. Komise ministerstva automobilového průmyslu SSSR vybrala 22. srpna 1966 místo pro výstavbu nového závodu. Město Togliatti má velmi příznivé klima, léto trvá od dubna až do října. Zima je zde bez velkých mrazů. Klíčovou roli hrála rovněž mohutná řeka Volha, a na poměry Sovětského svazu poměrně dobrá infrastruktura a velmi silné průmyslové zázemí, stavební, strojírenské a chemické továrny.

Návrh prvních typů automobilů vycházel z vozu Fiat 124 (vůz roku 1966). Sovětský svaz za poskytnutou licenci Fiatu částečně zaplatil zbožím a surovinami, zejména dodávkou ocelových plechů. Projektční přípravě a výstavbě se věnovalo více než 40 resortních ministerstev a odborníci z automobilky Fiat. Technici na obou stranách prošli speciálním jazykovým kurzem, byly vydány technické slovníky příslušného zaměření. Výrobní technologie byly nakučovány na základě pečlivého výběrového řízení. Tak se při dodávkách uplatnily jen velmi dobře zavedené značky, ať se jednalo o karosářskou technologii, povrchovou úpravu, roboty či obráběcí stroje. Nechyběly mezi nimi firmy jako Bosch, KUKA, Thyssen a desítky dalších, jejichž investice v Togliatti patřila v té době k největším v automobilovém průmyslu.

STŘÍPKY Z HISTORIE RVHP



Po čase se zase vracím k této kapitole, protože jsme ještě zdaleka nevyčerpali všechna témata, a já rovnou řeknu, že dnes se budeme zabývat asi největší „socialistickou“ automobilkou, která v době existence RVHP chrlila největší počet automobilů. Jedná se samozřejmě o značku VAZ (později AutoVAZ) vyrábějící vozy značky Žiguli (později Lada) v Togliatti v bývalém SSSR.

Jak určitě (aspoň vy dříve narození) víte, tak první „Žigulíky“ byly vlastně licencním Fiatem 124, který byl vyhodnocen jak vůz roku v roce 1966. V tomtéž roce bylo v SSSR rozhodnuto o místě výstavby této tenkrát gigantické automobilové továrny. první vůz vyjel z továrny 19. 4.1970 a o rok později se začaly Žigulíky typového označení 2101 dovážet i k nám. Za dobu výroby jich k nám bylo dovezeno kolem čtvrt milionu kusů.

Samozřejmě tu nebudu vypočítávat a popisovat jednotlivé modely a typové řady, ale zase se spíš podíváme na nějaké ty karosářské varianty, které se k nám nedovážely popř. které se třeba objevily jako prototypy, které se nikdy nedostaly do výroby, nebo třeba jen některé zajímavé přestavby. Jinak samozřejmě technická data a všechny bližší informace o automobilce i vyrobených typech najdete na internetu (něco málo je vedle ve sloupci „Na okraj“)

Později, když se celosvětově a dokonce i v RVHP začalo přezbrojovat na přední náhon (Moskvič Aleko, Škoda Favorit, Oltcit), začala Lada vyrábět Samara (typ 2108), ale to už se dostáváme do období na přelomu let 1980-90, takže to už není pro nás ta správná historie.

Pokud do tohoto povídání vstoupím jako pamětník, tak mohu říct, že s Žigulíkem jsem se seznámil (i jak řidič) brzy po získání řidičského průkazu. Rodiče měli škodovku tisícovku a i v autoškolce jsem jezdil s se škodovkou stovkou. Když pak mi kamarád půjčil na svezení jejich žigulíka, kterého koupili hned někdy v roce 1971 jako jedni z prvních, tak to byl pro mě velký zážitek. Pohodlná jízda, velice živý motor, naprosto špičkové topení (proti škodovce)jen jsem měl problém se otočit na silnici, protože díky těžkému motoru byl pro mě naprostý nezvyk, aby řízení na místě skoro nefungovalo a pro otočení volantem bylo třeba, aby byl vůz aspoň trochu v pohybu.



Začneme samozřejmě prvním a základním typem, kterým to všechno začalo. Dalším typem byl kombík, pak došlo ke zvětšení objemu z 1200 na 1300 cm³.



Provedení kombi bylo vyvíjeno i s pohonem 4x4, jak bylo pro sovětské vozy a špatné silnice obvyklé (vzpomeňte na články o Volze, Moskvíci i Pobědě), ale nikdy se nedostala do výroby. Tento druh pohonu se objevil až ve voze Lada Niva, který byl konstrukčně stejný, ale lišil se karoserií. Na Nivu se podíváme hned, jak skončíme se „žigulíky“



Pak se objevila luxusní verze čtyřsvětlová maska, nová zadní světla, opěrky hlavy, nová přístrojová deska, luxusnější interiér, objem 1500 cm³, později byl zase ještě zvýšen objem válců na 1600 cm³ (typy 2103 a 2106).



Firma Porsche navrhla pro tento typ trochu uhlazenější design s méně chromu a více plastu, ale jejich návrh se nikdy nedostal do výroby.



Při další modernizaci přešel výrobce z kulatých na obdélníkové světlomety a změněna byla celá čelní maska, byly použity zcela nové nárazníky s gumovými členy nové zapuštěné kliky, větší koncová světla a určitě byly provedeny i další změny (typy 2105—1300 cm³, 2107—1600 cm³, typ combi, i když měl karosářské úpravy posledních modelů, nesl stále typové označení 2104).



Vrcholný typ 2107 použila finská firma Konela k úpravě na výkonný sportovní vůz s použitím motoru s turbokompresorem. Úprava spočívala i v rozšíření blatníků a použití pneumatik Goodyear na hliníkových diskách, vpředu i vzadu byly spoilery, střecha

NA OKRAJ

...pokračování

Výstavba začala 14. září 1966. Do města, u kterého se stavěla nová automobilka, se denně stěhovalo až šedesát rodin. V roce 1966 mělo Togliatti 140 tisíc obyvatel, v roce 1967 už 152 tisíc a koncem roku 1969 již 230 tisíc. Celá výstavba trvala čtyři roky. Celkem zastavěná plocha je dva milióny čtverečních metrů. Výrobní haly zabírají 70 hektarů a hlavní komplex se třemi montážními linkami je dlouhý 1847 metrů a široký 500 metrů. K 1. červenci 1969 byl uveden do provozu první objekt automobilky kovárna.

19. dubna 1970 opustil výrobní linky první vůz značky VAZ, model 2101 neboli Žiguli. Ten se stal základem pro řadu příbuzných modelů, z nichž některé se vyrábějí dodnes. Jsou jimi v zemích bývalého Sovětského svazu a socialistických státech známé modely 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107. V roce 1978 se začal vyrábět významný malý terénní vůz Lada Niva, od roku 1984 probíhá prodej modelu Samara. Přestože se jedná o automobily vyvíjené v 70. a 80. letech, hrají i dnes ve výrobním programu značky důležitou úlohu.

V prosinci roku 1972 sjel z linky již půlmilióntý automobil. Milióntý automobil opustil brány závodu v roce 1973. V Československu se první vozy VAZ objevily v roce 1971. Do roku 1985 jich bylo dovezeno do ČSSR více než 250 tisíc. Ve srovnání s tehdejšími automobilkami východního bloku vynikala vozidla VAZ rovnoměrnou kvalitou, na níž měli zpočátku hlavní zásluhu italské kontroloři. Volžský automobilový závod patřil v prvních letech k nejmodernějším automobilkám na světě.



NA OKRAJ

Bezpečnostní složky

Vozy Žiguli a Lada v úpravě pro veřejnou bezpečnost jsou asi v živé paměti mnoha čtenářů. Samozřejmě, že tyto vozy nepoužívaly jen naše policejní složky, ale byl to vůz běžný i v ostatních zemích RVHP a občas i mimo, a to pro svoji příznivou cenu, robustnost a spolehlivost.



byla prosklená a na zadním okně byl šterbinový plastový kryt. Výkonové parametry bohužel neznám.



Tato sportovní verze Turbo je takovým dobrým oslím můstkem ke sportovním vozům Žiguli/Lada tzn. k verzi kabriolet a kupé. Je zajímavé, že přestože Lada byla asi nejmodernější vůz vyráběný v SSSR, tak jsem neobjevil zdaleka tolik zajímavých návrhů, jako u původních sovětských značek (Volha, Moskvič, Poběda).



Je tu ještě jeden problém, Lada byly vzhledově stejné s Fiatem 124, a tak není jasné, jestli některé z těchto modelů nevznikly přímo v Itálii a nenesly značku Fiat.



Tady byla maska žigulíka implantována do úplně jiného automobilu, pokud to ovšem zase není práce fotoshopu :-)



A nesmíme zapomenout na celkem úspěšné vozy Lada pro soutěže.



To, co jsem psal o sportovních verzích, neplatí pro verze prodloužené. Těch jsem naopak našel několik, až mě to překvapilo. Ale je to podobné jako u polského Fiatu 125 p. Je to zajímavé, protože jak už jsem kdysi psal, výroba prodloužené verze není ani jednoduchá ani laciná, a tak tyto stavby u takto masově vyráběného vozu jsou zvláštní, protože vůz značně prodraží.

Kromě toho ošklivého žlutého kubánského taxíku, který má reklamu na dveřích, nemám k ostatním verzím žádné informace, a tak si je aspoň prohlédněte.



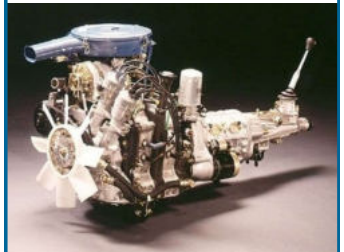
Je to k smíchu nebo k pláči???



NA OKRAJ

Lada Wankel

Automobilka VAZ vyvinula i svůj vlastní agregát s motorem Wankel (ovšem bez licence) a vzhledem k vyššímu výkonu se používal ve vozidlech bezpečnostních složek.



Sovětský Wankel byl kopíí agregátu Mazdy, tamní konstruktéři nicméně využili poznatky z rozborky motoru NSU Ro 80.

Jednotky RPD měly pohánět letadla i motocykly, takže během relativně krátké doby vzniklo spoustu zajímavých agregátů především pro letecký průmysl. Základem se stal dvourotorový typ VAZ 416 s výkonem 180 koní, následoval třírotorový VAZ 426 disponující maximálním výkonem 270 koní a vrcholem byl čtyřrotorový VAZ 526, který vážil 175 kg.



Speciální Lady se dokázaly rozjet na 180 km/h, jejich brzdy však byly sériové.

Nakonec se ale silnější dvourotorový agregát začal od poloviny osmdesátých let montovat do vozů Lada 21059.



Wankely se montovaly do služebních automobilů s přídomkem stíhací nebo též pronásledovací.

Motory Wankel se později montovaly i do policejních vozů Samara, i do prototypů GAZ Volha 24

NA OKRAJ

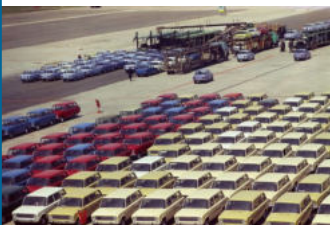
Jméno Žiguli

Věc je tedy jasná, vyrábět se bude Fiat 124, někdy v tomto případě označovaný Fiat 124 R (ruský). Ale jak se bude jmenovat? Pamětníkům výběr jména možná připomene „soutěž“ vypsanou jistým československým motoristickým periodikem na typové označení nové škodovky s předním pohonem, třebaže bylo již vybrané jméno Favorit.



I Rusové vyhlásili soutěž. Sešly se do ní stovky různých i stejných názvů, samozřejmě Sputnik, Raketa, Vostok, ale i „Mečta“ (sen), „Junost“ (mláď), stejně jako jména ptáků, pohádkových postav či zvířat. **Až jeden z designérů nové automobilky podal návrh pojmenovat vůz podle nedalekých Žigulevských hor. Odsouhlaseno, voďčkou zapito, nováček se bude jmenovat Žiguli.**

A hned s názvem do Itálie, protože soudruzi přátelé se zavázali navrhnout podobu všech nápisů a znaků. Chcete slyšet historku? Ony totiž první vzorky, smontované v Itálii podle ruských specifikací, přišly bez chladičových emblémů. Tak nejdříve se zkusil maličko zkosený svislý obdélník (jako měl Fiat), jenže s nápisem VAZ. Nic moc, že? Pak přišel na řadu známý stylizovaný obrázek plachetnice. Ten se líbil v obdélníkovém i pavézovém provedení, jenže pak pod plachetnici kdosi dal nápis TOGLIATTI – vlastně v azbuce ТОЛЪЯТТИ, a oheň byl na střeše.



A jsme u užitkových verzí. Tady jsou také některé zřejmě tovární výrobky a také další domácí výtvořky jako u předcházejících prodloužených verzí. Začneme verzemi pro zdravotnictví, tedy různé zásahové, sanitní i převozní vozy.



Další na řadě jsou malé dodávky, to znamená osobní vozy s více či méně upravenými karoseriemi pro převoz nákladů. Dále budeme pokračovat klasickými pick-upy, tzn. s volnou ložnou plochou.



... a zajímavý tuning



Když je potřeba zvýšit nosnost, je k dispozici několik možností. U lada využili dvě možnosti přidání druhé zadní nápravy, popř. dokonce celý návěs (který má taky

samozřejmě svoji nápravu, ale výrazně větší ložnou plochu). Ovšem tu ložnou plochu je možno pořádně protáhnout i u šestikolového pick-upu. Ani vlastně ale není vidět, jestli je to prodloužený pick-up nebo prodloužený kabriolet....a nebo oboje :-).



V továrně VAZ byly vyvinuty i užitkové verze—dodávky na podvozku sériových vozů, které se ovšem nikdy nedostaly do sériové výroby.

NA OKRAJ

...pokračování

Celá podniková ústředna KGB zpozorněla, protože automobilka, o níž se sice psalo v celém světě a jejíž snímky byly denní náplní hlavního zpravodajství, byla utajovaná včetně její lokace! Tak pryč s Togliatti! Ale než tahle aféra odezněla, bavili se u Fiatu nad šotkem, co se jim povedl: ona totiž azbuka má své zálužnosti v podobě dvojhásek psaných najednou. Takovou je třeba JA, psané rusky Я. A kdosi z italských grafiků ten znak nechtěně obrátil a udělal z něj běžné R, takže najednou se pod sympatickou lodičkou skvěl zářivý bilinguální paskvil **ТОЛЬРТИ**... Ani vyslovit to pryč nikdo neuměl.



Těchhle zmetků se vyrobilo 30 až 35 kusů, okamžitě byly rozebrané a dneska se vyvažují málem zlatem. Celý název nového vozu tedy zněl: VAZ 2101 Žiguli. Ale zakrátko bylo všechno jinak – zjistilo se, že slovo Žiguli budí v některých jazycích nepříjemné a nedůstojné konotace, takže se ujal označení Lada, používané automobilkou dodnes, v případě 2101 pak stručně Lada 1200. Ještě je třeba dodat, že na autosalonu v Bruselu byl původně představen pod názvem **Slavia**.

VOICI LES 5 VOITURES QUI ONT FAIT LA SOLIDE REPUTATION DES LADA.



NA OKRAJ

Prototypy Niva

Vývoj vzhledu karosérií prototypů vozu Niva.



Foto ze jízdních zkoušek.



...a ještě vojenská verze



Prototypy VAZ 2802 a budeme končit.



A ještě na úplný závěr tohoto článku celkový průhled základního typu VAZ 2101

LADA NIVA

Jak bylo v SSSR zvykem a jak jste už mohli vidět, tak probíhaly zkoušky s pohonem 4x4 už v první verzi kombi vozu Žiguli či Lada (VAZ 2102). Zřejmě ale to nebylo „pravé ořechové“, a tak se konstruktéři rozhodli pro speciální verzi terénního vozu, která by ve všech směrech splňovala lépe požadavky na provoz v terénu.

Lada Niva je terénní automobil s pohonem všech kol vyráběný automobilkou [AvtoVAZ](#). Niva byla konstruována do obzvláště těžkých provozních podmínek a vyráběna ve tří nebo pětidveřové karosérii a ve verzi Praktik. Mezi lety 2009-2020 byl vůz prodáván na většině trhů jako **Lada 4x4**. Po ukončení výroby původního modelu [Land Rover Defender](#) v roce 2016 je vůz nejdále se vyrábějícím vozidlem s pohonem všech čtyř kol ve své původní podobě.

Vozidlo vyjelo v únoru 1976 na počest XXV. sjezdu [KSSS](#). V lednu 1978 se představila mezinárodně na autosalonu v [Bruselu](#) a rychle dosáhla čtyřiceti procent v evropském trhu s automobily s pohonem všech kol. VAZ-2121 byl vybaven motorem 1.6 l (75 hp, 116 Nm).

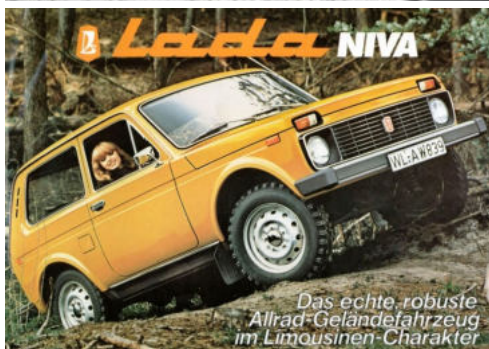
V roce 1993 se začala vyrábět nová verze Nivy (VAZ 21213), vůz prošel modernizací vzhledu i interiéru a dostal silnější motor 1.7 l (81.8 hp, 125 Nm). Pětidveřová (VAZ-2131) a třídveřová (VAZ-2129) verze s dlouhým rozvorem byly vyráběny od roku 1994, obecně ale nebyly exportovány. Od roku 1996 byla vyráběna verze 21218 *Fora*, byla to o 300 mm delší verze modelu 21213.

Od roku 2002 se vyrábí s motory VAZ-21214-10 (Euro-0) se vstřikovaním paliva, modernizovány byly v roce 2006 v souladu s normami Euro-2 (21214-20), v roce 2008 v rámci Euro-3 (21214-30) a od roku 2011 podle norem Euro-5 (pro export) a Euro-4 (pro domácí trh). Koncem roku 2011 došlo k modernizaci exteriéru i interiéru, světel, čalounění a přenosových jednotek.

To jsou sice zajímavé vozy, ale už se dostáváme daleko za hranice existence RVHP



Jako vždy začneme u série.



A budeme pokračovat fotkami kombíků ve třech verzích...tří- a pěti- dvéřové, a to kratší a delší provedení.



BA3-2131

BA3-21213 Konsul



NA OKRAJ

To byla realita

V rámci smlouvy se do SSSR dostalo několik desítek originálních Fiatů 124, později zkušebně i 124 Special. A tady se projevil kámen úrazu. Ona totiž rovnice: **Žigulík = Fiat 124 neplatí** ani náhodou. Oba vozy jsou si pouze vizuálně podobné. Dělí je více než 800 odchytek! Když naleštěné italské sedany vzali do rukou otrlí Rusové, jen třísky lítaly. První Fiaty se doslova rozpadly už po 5 000 km – a to jezdily jen kolem Moskvy!

Ministerstvo dalo vedoucímu testů dva týdny na se-stavení seznamu změn, který se odešle do Turína. Mezitím se jezdilo dál a objevily se další trable: praskaly celé karoserie, lámaly se závěsy kol, zadní brzdové destičky vydržely jen 500 km, pak se rozletěly i s kotouči. Nedosta-tečná světlá výška trhala výfuky a „odešla“ i vana.

Vozy neměly vlečná oka, takže pro vraky musely jezdit autojeřáby. Praskaly okenní sloupky a pouzdra diferenciálů, tlumiče přestaly po ujetí 2 000 km tlumit a začaly bouchat, k tomu se přidala i příliš jemná převodovka. Nad výčtem závad prý v Turíně šedivěli, a když přítomný zástupce AvtoVAZu žádal okamžité přepracování dokumentace, zeptal se jej kterýsi šokovaný ředitel: „**Vy neuvažujete o stavbě silnic?**“

Pro zajímavost:

Jak je možné se dočíst v odtajněném memorandu Alexeje Tarasova, ministra automobilového průmyslu z prosince 1965, v USA připadá jedno auto na 2,7 osoby, zatímco v SSSR na 238 osob. Nepředstavitelné...

NA OKRAJ

Policejní Nivy



Než se vrhneme na ty „služební“ a užitkové verze, tak se podíváme na sportovní verze Nivy, tedy ve smyslu cestově-sportovním, tedy na kabriolety.



Die NIVA-Klasse.

LADA
EHRlich GUT

Steuerfrei.
6 Jahre, 5 Monate.
Mit Katalysator.
Schwadstoffarm, höchste EG-Norm.



Na levé straně ve sloupci „Na okraj“ vidíte Nivy ve službách Policie v různých zemích. Ale jsou asi důležitější funkce automobilů, jak jsou třeba zdravotní nebo požární vozy, tak se na ně podíváme. Ještě jeden policejní kombík...a pak už ty sanitky.



Následuje hasičský vůz a nakonec zajímavá pancéřová verze pro převoz peněz.



Abych uvedl další verze, předám na chvíli zase slovo Wikipedii :-).

Lada Niva Praktik je užitkové 2 sedadlové provedení se zvětšeným nákladovým prostorem o objemu 1860 l. Terénní parametry jsou shodné s Ladou Nivou, jen maximální možná hmotnost brzděného přívěsu

klesla na 800kg. Užitková verze se vyráběla i z pětidveřové verze ve dvou variantách. Klasicky zaplechovaná okna nebo se speciální laminátovou nástavbou připomínající pick-up. Druhá varianta byla v provozu například u Policie ČR, která si nechala na zakázku dodat posilovač řízení.

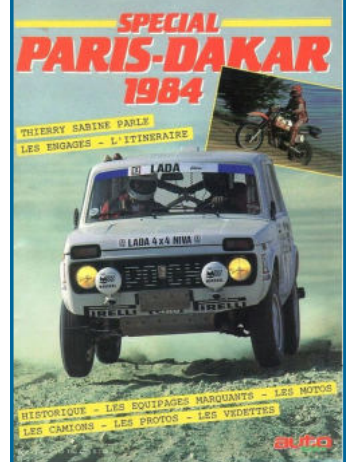
Pětidveřová verze VAZ-2131 s delším rozvorem byly také produkovány od 90. let.

Lada 4x4 Bronto Marš-1 (VAZ-1922) je jedno z mála sériově vyráběných vozidel na mohutných balónových pneumatikách. Produkci provádí společnost PSA Bronto v Toljatti od roku 1997. Za prvních 8 let výroby bylo vyrobeno asi 350 automobilů.



NA OKRAJ

Lada Niva a sport



Jak sami vidíte to množství různých variant pick-upů ... je to trochu nepřehledné, krátké i dlouhé verze Nivy, varianty s karosovanými boky i s klasickým valníkem. Určitě zajímavý pick-up je provedení „Altaj“. Ovšem nejlepší je ta cisterna na posledním snímku s nápisem „Moloko“. Myslím, že ale víc cisteren vozilo kvas :-). Ale cisterna postavená na základě podvozku relativně malého vozu je celkem dobrá rarita.

NA OKRAJ

Pivo Žiguli v létě !!!



Na předchozí straně jsem se zmínil o trochu zvláštní a raritní verzi **Lada 4x4 Bronto Marš-1** (VAZ-1922). Tak se na tu terénní „příšeru“ podívejme. Myslím, že tato verze je takovým hezkým „oslím můstkem“, který nás dovede k tuningovým vozům.



Tuningové verze převážně zdůrazňují a zlepšují terénní vlastnosti vozů Niva, jak je to u podobných úprav běžné i u jiných vozů kategorie SUV. Takže větší terénní kola, rozšířené blatníky, zvýšená světlost vozu, výbava do přírody, např. i navigák v přední části vozu.

Někdy se ovšem úpravy zvrtnou a úpravce udělá z terénního vozu silniční speciál na nízkoprofilových pneumatikách. I to tady máme....tzv. mafiánské provedení :-).



Nyní tu máme jeden zajímavý pick-up, a pak velice zajímavou zřejmě čtyřdveřovou (vč. zadních) verzi nazvanou „Laura“.



V Rusku je terén těžký, vše dovoleno.



Určitě nesmíme zapomenout na verzi 6x6. Ostatně, přestavby vozů na šesti- popř. i vícekolové verze je velmi zajímavé téma a myslím, že se tu ještě v Občasníku v budoucnu objeví.



NA OKRAJ

...pokračování



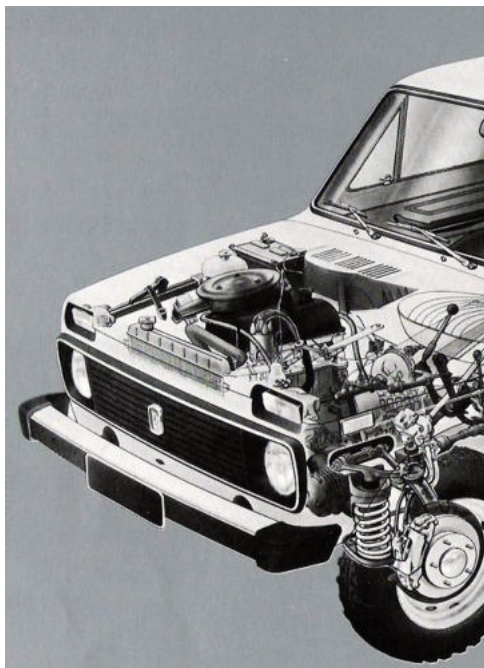
NA OKRAJ

Pivo Žiguli v zimě !!!



Pomalu ale jistě se blížíme ke konci. To jste nečekali, že taková jedna obyčejná Niva může mít tolik podob. Ne, že by už u nás nebyly k vidění v provozu, ale osobně se přiznám, že jsem jich už několik viděl s vozíky a reklamou na dovoz štípaného dřeva, ale věřím, že někde v horách lesníkům apod. stále ještě dobře slouží.

A co nám tedy zbývá???? Přestavby na obytné vozy, zajímavé přívěsy ala Niva a nakonec rentgenový snímek, abychom končili stejně jako u minulého článku o základním modelu „Žiguli“



PŘÍBĚH DKW 125 RT

Tak tentokrát vás tu nečekají žádné nabroušené vysokovýkonné stroje, ale jen to nejobyčejnější, co se začalo v oblasti jednostopé techniky vyrábět po 2. světové válce, a to malé jednoduché motocykly o objemu 125 ccm. V dnešní době to jsou stroje pro mladé, kde je myslím ohraničen výkon motoru hodnotou 15 k, ale o takovém výkonu se tehdy konstruktérům ani nezdálo a určitě ho nedosahovali ani první poválečné závodní stroje.

Přestože tehdejší výkon strojů kolem 4 a víc koní byl z dnešního pohledu nedostatečný, uvědomme si, že tehdy byli lidé menší, lehčí (zvláště po válce), silnice byly špatné, benzín těžko dostupnýa tak tyto motocykly plně postačovaly pro každodenní provoz i pro víkendové cesty.

Možná někdo z vás namítne, že do motorizace po válce patřily také skútry (např. Vespa), ale třeba u nás, přestože pan Koch vyvinul během války celkem hezký skútrík, nebyly hned po válce skútry vyráběny, protože jednak nebyly k dispozici hlubokotažné plechy pro civilní výrobu a jednak byly továrny technologiicky vybaveny pro stavbu klasických motocyklů s trubkovým rámem.

Ale příběh motocyklu **DKW 125 RT** je určitě zajímavý a i když následující článek (převzatý z Wikipedie) se o tom nezmiňuje, tak pokud se podíváte na naše motocykly ČZ 125, určitě tam podobu také najdete. A tak se podívejte i na ostatní fotky motocyklů jednak přímo zkopírovaných podle DKW, ale i třeba takových, které byly tvarem popř. konstrukcí tímto motocyklem ovlivněny. Určitě je to zajímavé.

DKW 125 RT



RT 125

byl německý dvoutaktní motocykl vyráběný firmou DKW v Zschopau ve 30. letech 20. století, IFA a MZ v 50. a začátkem 60. let a DKW v Ingolstadtu v 50. a 60. letech 20. století. „RT“ znamená „Reichstyp“ tedy „Říšský Model“.

Ve 30. letech 20. století byla DKW průkopníkem dvoudobého motoru systému Schnürle, aby se obešla bez použití tvarovaného pístu a zlepšila se účinnost spalovacího procesu. DKW také vyvinulo vysoce efektivní uspořádání převodového systému. Tato dvě vylepšení byla součástí modelu RT 125, který tím získal velkou obchodní výhodou. Konkurenční společnosti jako Adler a TWN zkopírovaly tvar pístů s plochým dnem a snažily se vyvinout stejně účinné uspořádání převodového ústrojí, aniž by porušily patent DKW.

Kopie RT 125 byly vyrobeny nejméně osmi různými firmami v nejméně šesti zemích.

Válečné reparace

Po druhé světové válce získal Sovětský svaz v rámci válečných reparací plány a nářadí a dokonce odvezl několik desítek lidí z původního personálu do závodu MMZ v Moskvě (později převedeny na MMVZ a

SMZ) a do továrny Kovrov a začal vyrábět kopie RT 125 jako typy M1A Moskva a K-125, v Polsku firma WFM vyráběla upravenou verzi RT 125 (pod značkami SHL 125 a Sokół 125), později dále vyvíjenou jako motocykly 125/175 ccm, vyráběné až do roku 1985.

Plány RT 125 byly také převezeny do Spojeného království, kde se staly základem BSA Bantam, a do USA, kde vytvořily základ Harley-Davidson „Hummer“ (Hummer se vyráběl jen pár let, ale obecně lidé nazývali lehké Harleye jako Hummery).

Poválečná něm. produkce: DKW a MZ

Po druhé světové válce byly továrny DKW v Zschopau v sovětské okupační zóně. Jako takové byly pod kontrolou Sovětského svazu, dokud nebyly předány vládě východního Německa (NDR). Továrna pokračovala ve výrobě RT 125 pod značkou MZ (*Motorradwerk Zschopau*) až do 50. let.

Mezitím se původní firma DKW reorganizovala v Ingolstadtu (NSR), kde v roce 1949 zahájila výrobu RT 125W (pro „západní Německo“). Varianty RT 125W, později i s většími motory, byly ve výrobě po celá padesátá léta.

Yamaha YA-1

V 50. letech, poté, co se Nippon Gakkai znovu etabloval jako výrobce hudebních nástrojů, se rozhodl využít výrobní zařízení, které zbylo z válečné výroby, k výrobě motocyklů. Protože autorská práva na RT 125 byla spojenci zrušena, společnost jej reverzně zpracovala jako základ pro svůj první motocykl. Nippon Gakkai založil Yamaha Motor Company v roce 1955, aby postavil svou kopii RT 125 jako Yamaha YA-1, která se vyráběla v letech 1955 až 1958. YA-1 zdědil konstrukční vlastnosti RT 125 a díky své úzké stavbě a kaštanově hnědé nádrži byl láskyplně přezdívaný *Aka-tombo* (赤トンボ, „Red Dragonfly“).

NA OKRAJ

NIVY (po uzávěrce)



NA OKRAJ

Lavička Karla Poláčka v Rakovníku



...kam se hrabou lavičky
masového vraha Havla :-),
Poláček byl PAN spisovatel
a ne plácal jako Havel

DKW 125 RT (Německo + NSR)



Die neuen Preise der
DKW-MOTORRIDER

DKW RT 125 normal	DH 1 045,-
in Minimal-Fahrerung zulagd. DH	90,-
DKW RT 150 verchromt	DH 1 085,-
in Minimal-Fahrerung zulagd. DH	90,-
DKW RT 175 normal	DH 1 430,-
DKW RT 175 verchromt	DH 1 475,-
DKW RT 200 normal	DH 1 475,-
DKW RT 200 verchromt	DH 1 525,-
DKW RT 250 normal	DH 1 585,-
DKW RT 250 verchromt	DH 1 645,-
DKW RT 250/1 verchromt	DH 1 745,-
DKW RT 250/2 verchromt	DH 1 895,-

DKW RT 125
Dreisprung

Motorraum in cm: 125,7
Leistung in PS: 5,7*
Kraftstoffverbrauch auf 100 km: 23,1
Höchstgeschwindigkeit km/h: 82
Fahrgewicht in Pfund: 76

* bei 2400 Umdrehungen in der Minute

DKW RT 200
Dreisprung

RT 250
Dreisprung
RT 250/1
Viergang
RT 250/2
Viergang

	RT 200***	RT 250***	RT 250/1***
Motorraum in cm	191	244	244
Leistung in PS	6,7*	12,5**	12,5**
Kraftstoffverbrauch auf 100 km	24,1	28,1	28,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	98	110	110
Fahrgewicht in Pfund	78	78	78

* bei 2500 Umdrehungen in der Minute
** bei 2400 Umdrehungen in der Minute
*** bei 2400 Umdrehungen in der Minute
* Werte der ersten Ausfertigung

*Zur Probefahrt
ladet sie ein:*

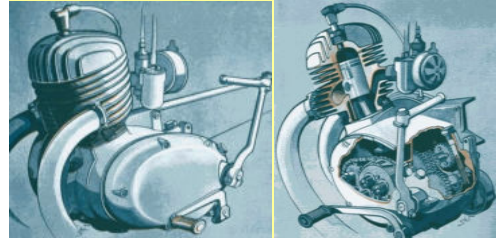
Autotelex Nordhorn
Lippiner Str. 119 Tel. 21 201

www.delcampe.net

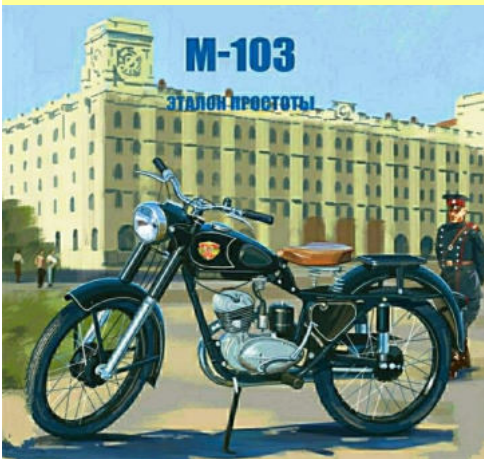
IFA MZ 125 RT (NDR)



NSU 125 ZDB (NSR)



Kopie ze Sovětského Svazu (SSSR)



Kopie z Polska (PLR)



Kopie z Maďarska (MLR)



NA OKRAJ

Bagr - model CAT994A



Bagr - model CAT994A Za 12 hodin spálí ~ 1000 litrů paliva. Přesun ~ 250 tun hlíny za účelem vytěžení materiálu na výrobu **JEDNĚ** baterie Tesla.

A lidé tomu stále říkají "nulové emise", když jezdí svým elektromobilem. :-)
Abyste vyrobili každou baterii pro elektromobil, musíte recyklovat

- 11 000 kg solanky lithium.
- 14 000 kg rudy na kobalt
- 2 000 kg rudy na nikl,
- 11 000 kg rudy na měď.
- Vykopat 226 000 kg zemské kůry.

Jen jedna baterie!

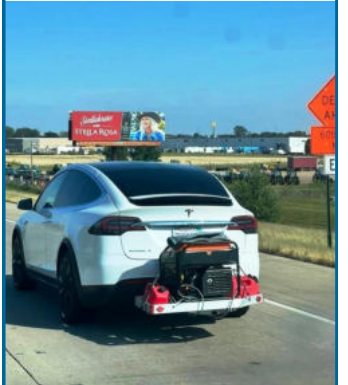
Typická baterie elektromobilu má:

- 11 kg lithia
- 27 kg niklu
- 20 kg manganu
- 13 kg kobaltu
- 90 kg mědi
- 181 kg hliníku, oceli, plastu

První 4 složky pocházejí z omezených zdrojů a jejich podíl se bude nadále zvyšovat.

"Zelená" energie ?????

To vše jako součást klimatické frašky! ☐

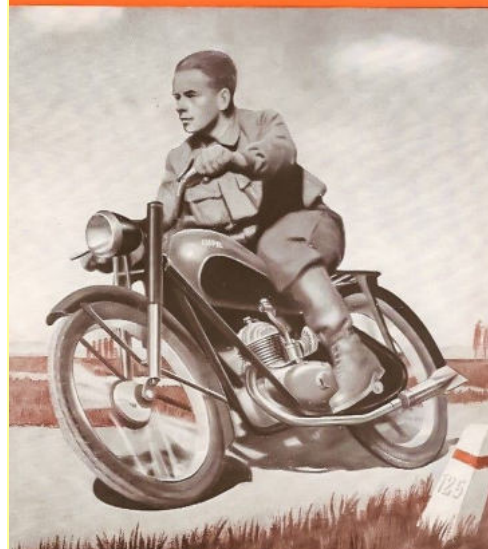


NA OKRAJ

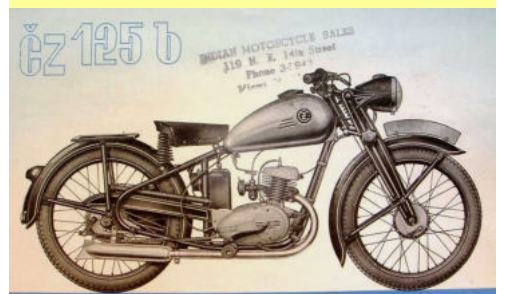
Děti a skútry



CSEPEL 125



...a co Československo? (ČSR)



...Monark a Indian s motorem ČZ 125



NOW YOU CAN BUY AN *Indian* for only \$381
P.O.B. Shipping Point INCLUDING TAX



Kopie v Americe (USA)



Now my wife can have the Car!



I have thrifty transportation — NO parking problems with

HARLEY-DAVIDSON 125 LIGHTWEIGHT • SINGLE CYLINDER

Keep peace in the family! Let your wife use the car for shopping and errands. Here's the handiest way to get around you ever saw! Takes you to work so quickly, you hardly know you made the trip! Does it so smoothly and comfortably you'll never miss the car! Convenient, too... no parking problems! And safe... even young folks easily handle this new, light Harley-Davidson 125. Priced so low your eyes will pop! Economical to own and operate... pennies for upkeep give you miles of transportation! See your Harley-Davidson dealer now and take a ride. HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY • DEPT. SM • MILWAUKEE 1, WIS.

More spare time and a week-end fun	No more waiting for buses and street cars	Always on time for work, never late for dinner
------------------------------------	---	--

MOTOR... Single-cylinder motor and transmission. Air-cooled, 2-valve, single-cylinder. Aluminum head.
TRANSMISSION... 3-speed. Cast-iron main gears. Foot shift.
IGNITION... Wave-break with double-point generator, voltage regulator, storage battery and coil.
BRAKES... Large, 5" iron-lined rear drum. Front and rear wheels.

NA OKRAJ

BSA Bantam- reklama

THE BSA "BANTAM" 125 cc

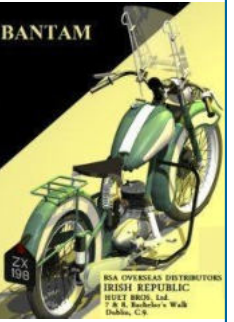


THE SMALL MACHINE... with the BIG performance

BSA BANTAM

4BHP @ 5000rpm
 3-speed gearbox
 max speed 49mph
 179mpg

B.S.A. Cycles Ltd.
 Birmingham, 11.
 R.R.P. £60+vat



BSA OVERSEAS DISTRIBUTORS
 IRISH REPUBLIC
 BEECH GROVE, LEE,
 P. O. Box 10, Dublin 6, Ireland

...další kopie v Anglii



THESE FEATURES ENSURE TROUBLE-FREE RELIABILITY...

BSA "Bantam" 125 cc

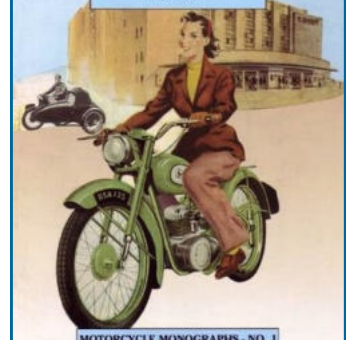
extra low petrol consumption

BSA 125 BANTAM MODEL D1



The smallest in the history of motorcycling has achieved such remarkable popularity all over the world... in fact, it is the most popular motor cycle for the beginner and also ideal for the experienced rider. Its extra low petrol consumption and maintenance-free Bantam has to fight.

BSA BANTAM
 ALL MODELS
 1948-1971
 Roy Bacon



MOTORCYCLE MONOGRAPHS - NO. 1

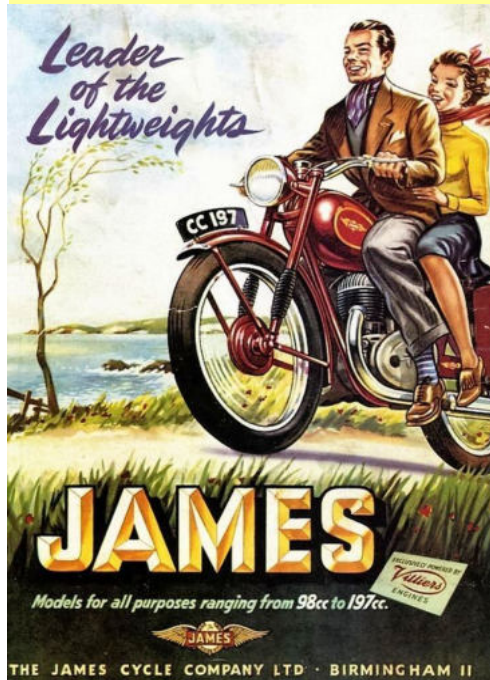
BSA Bantam (Anglie)

The BSA Bantam goes Everywhere



NA OKRAJ

*DODGE WC51
A HARLEY WL(1943)*



Kopie ve Francii




MOTOCONFORT Modèles Octobre 1947

LES VELOMOTEURS 125^{cm³}


SANS PNEUS SE CONDUIRE - PNEUS CONTINENTAL BUN RABBIT - VELOMOTEUR -

LE 125 "FORCY CLUB"
Type C. 46 C. - 8000.000/1314 et 1315
à lubrification automatique



800 000
5100 000

LE 125 "STANDARD LATERALES"
Type C. 45 A.
8000.000/1314 et 1315
à lubrification automatique
à réglage à la main



58 800
8000

MOTOCONFORT SEPAR. SOCIAL - 14-16, Rue Lesauloy - PANTIN (Seine)



4 les VITESSES Peugeot



Le VéloMOTEUR 125 cm³ 56 TC

La Moto légère 175 cm³ 176 TC

Moteur 2 temps haut rendement. Cylindre aluminium à grand refroidissement. Cylindre chromé étanche, longues ailettes. Embreyage à disque métallique. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Allumage et bobine par volant magnétique 45 watts. Batterie sans sulfure. Double échappement. Jantes Wilson. Guidon droit avec poignée laquée. Fourche télescopique amortisseur hydraulique. ressorts à air. Hélice à 12 dents réglable et ressort amortisseur. Cylindre immergé dans le bain.

Réservoir 12 litres avec grip-panache. Selle à ressort central et latérales. 4 positions. Moyeux AV et AR à lubrification automatique. Direction à bras à 20°. Châssis à tubes 12, 27, 28. Fourche AV 25x2,75 et AR 25x2. Grande boue enveloppante. AR enroulé. Fourche chromée. Double pontige jantes. Coffre à outils. Pneu bogroque. Rapace pleure pour homolog. Verrou central. Hélice à 12 dents réglable. Pompe à eau. Amortisseur hydraulique. Bâtonneur pour la "02" seulement.

Emoi MASTIC, démonte toujours de l'huile.

SOCIÉTÉ DES CYCLES Peugeot

Bessières-Vallentigney (Doubs)

A. Vue du véhicule. B. Détail suspension AR.



VELOMOTEURS ET MOTOCYCLETES DE GRANDE CLASSE

VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949
Catégorie 125 cmc
RECORD BATTU DE 77 KILOMÈTRES



125 - 3 vit.
125 - 4 vit.
175 - 4 vit.
Moteur A. M. C.
4 lampes

125 - 4 vitesses
Moteur VDRAL
2 lampes

DIRECTION AUTOSTABLE * FOURCHE TÉLESCOPIQUE * CADRE INDEFORMABLE

G.I.M.A. • 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES • (Puy-de-Dôme)

Kopie v Holandsku



NA OKRAJ

Manželky

**"Ty ožralo, všechno proclastáš!
Vždyť kdybych umřela, ani
mě nebudeš mít za co pohřbit!"**

**Muž se na ni podívá a říká:
"No nejlepší by asi bylo,
kdyby tě něco sežralo...!"**



**lásko, zítra máme
50 výročí svatby.
jak to oslavíme???**

minutou ticha!!!



**VENUJETE SA NEJAKÉMU
NEBEZPEČNÉMU ŠPORTU?**

**OBČAS NESÚHLASÍM
SO SVOJOU ŽENOU.**



**Miláček, prosím
podaj mi fén**



**Pišta, jak se
tak na tebe kukam,
až mi cepla
u šerca.**

**Hmmm,
ta to ti dážila cicka
do pošivky.**

Smitčisty a tafajaty



**Miláčku,
kdy ti končí
menzes?**

**Bože! Ještě
ty s tím dážine...!
Celý den to poslouchám
v práci...**



**Máte v rodině
nějakou duševní poruchu?**

**Ano, manžel si myslí,
že má pravdu**

Prátý a hášťy NonStop

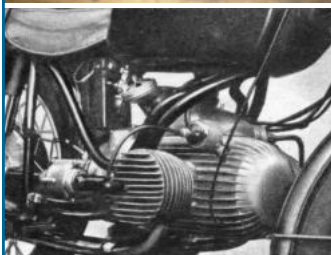


NA OKRAJ

Čezeta - ebay (8999 €)



Pannonia 250 (1951)



Yamaha YA-1 (Japonsko)



Puch (Rakousko)



Yamaguchi- kopie v Japonsku



Kopie v Itálii



Určitě to nebyl zcela vyčerpávající přehled motocyklů, pro které se určitě (a nebo jen možná) stala vzorem německá „**dékáva 125**“. Ale většina značek už neexistuje, zvláště pak značky motocyklů ve Francii (Guiller, Ravat, Motobécane, Ydral,...), Holandsku (Sparta, Batavus, Eysing,...) nebo v Anglii (Bown, James, Tempo,...) jsou pro nás dnes už téměř neznámé.

Každopádně si myslím, že tento pohled přes více značek najednou je docela zajímavý a ukazuje, že v určitém časovém období vždycky vyrábí různé firmy podobné výrobky, které jsou v daném období módní a nebo nějak jinak důležité (třeba cenově).

YAMAHA-Y125-MOEGI-CONCEPT

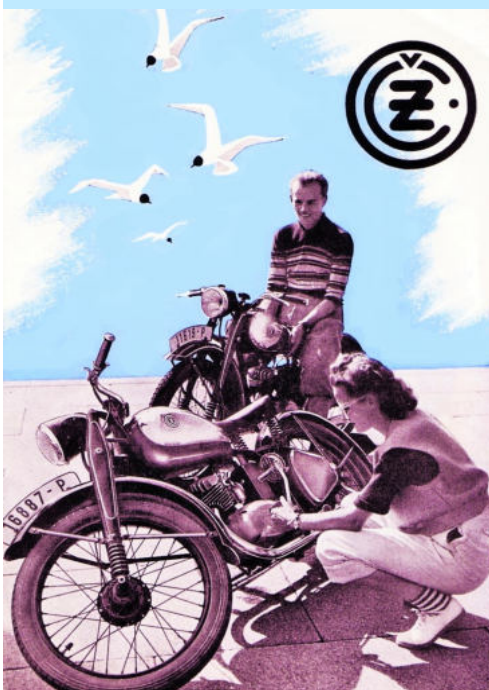
A jedna zajímavost na závěr. Jistá firma si vzala starou poválečnou Yamahu YA-1 jako vzor a vytvořila návrh na moderní motocykl **Yamaha-Y125-Moegi-Concept** v tomto retro stylu. Myslím, že se jim to docela povedlo.



Motocykl má čtyřdobý motor o objemu 125 ccm, max. rychlost 80 km/hod., váha 80 kg díky patentovanému odlehčenému hliníkovému rámu a spotřeba paliva cca 2 l/100



A ještě malá poznámka ke značce **ČZ** a tedy strojům **ČZ 125**. Už jste se v Občasníku mohli dočíst o dálkových jízdách provedených na těchto motocyklech, které se osvědčily i jako veterány v těchto náročných podmínkách. Ovšem v době své největší slávy, tedy v 50. letech, byly motocykly i motory používány v silničních závodech, a to třeba jako spojené dva motory „stereo“ pro třídu 250 cm³. Tak se aspoň na takové dvoumotory podívejme.



NA OKRAJ

Pérák - ebay (8300 €)



NA OKRAJ

Silniční kontrola



Starší žena: Nějaký problém, strážníku?

Dopravní policista: Ano paní. Obávám se že jste jela příliš rychle.

Starší žena: Aha, rozumím.

Dopravní policista: Můžete mi dát váš řidičský průkaz?

Starší žena: Ráda bych, žádný ale nemám.

Dopravní policista: Vy nemáte řidičský průkaz?

Starší žena: Ne. Sebrali mi jej před čtyřmi lety, když jsem řídila podnapilá.

Dopravní policista: Rozumím...Můžete mi ukázat doklad o registraci vašeho vozidla.

Starší žena: Nemohu.

Dopravní policista: Proč ne?

Starší žena: Toto auto jsem ukradla.

Dopravní policista: Ukradla?

Starší žena: Ano, a majitele jsem zabila a rozčtvrtila.

Dopravní policista: Co jste udělala!?

Starší žena: Pokud se chcete přesvědčit, je v igelitovém pytli v kufru.

Dopravní policista zírá na ženu, pomalu couvá od jejího auta a volá vysílačkou posilu.

V pěti minutách je kolem jejího vozu pět policejních aut. Policejní důstojník se pomalu přibližuje k jejímu autu a ruku drží na pistoli napolo vytažené z pouzdra.



ZAJÍMAVOSTI

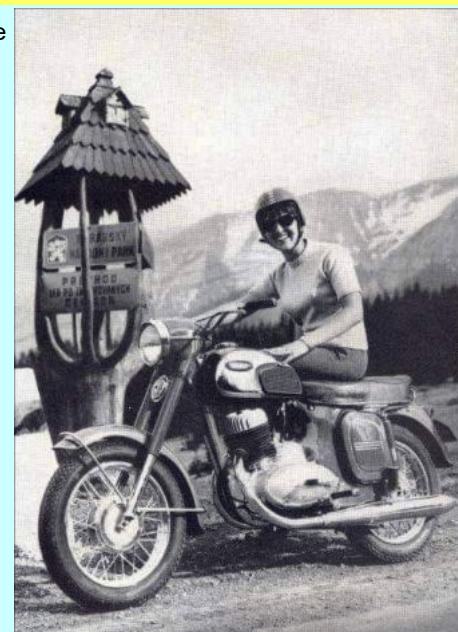


Zajímavý skútr, asi ne úplně sériový. Vzadu je nápis Honda, ale celá ta zadní část včetně motoru vypadá, že je z nějakého většího skútru.

Když se renomované firmy rozhodnou pro návrh skútru, tak to stojí za to. A když se rozhodne firma Suzuki předělat Hayabusu (nejrychlejší sériový motocykl) na skútr nebo Ducati popustí uzdu své fantazii, tak je to taky paráda. Otázka je, co zůstane na papíře a co se objeví na silnici.



Zajímavé rozcestníky, to byly časy, když se takhle cestovalo, bez navigace a šlo to :-):-):-)



A zase něco pro kolegy sajdkáristy. Jednak ukázka, jak nejlépe osvětlit soupravu motocyklu se sajdkárem, za druhé tu jsou nápady, jak lze využít tažné zařízení u sajdkáru.



Pamatujete se na starý dětský vtíp.....co to je??? Je to žluté a visí to na stromě??? nedbale složená fůra písku :-).

Tak přesně na to jsem si vzpomněl, když jsem viděl nedbale zaparkovaná vozidla.



Je to jarní číslo Občasníku, a tak je jasné, že začíná jaro. Mnozí určitě zvažují možnost vyrazit do přírody a já mám pro takové zájemce—motorkáře bezvadný nápad. Ani ne stan na studené zemi, ani ne pod širákem, ale pěkně nahoře na motorceno prostě luxus!!!



NA OKRAJ

...pokračování



Policejní důstojník: *Paní, můžete prosím vystoupit z vozu!*

Žena *vystoupí ze svého auta.*

Starší žena: *Nějaký problém, pane?*

Policejní důstojník: *Tady můj kolega říká že jste ukradla toto vozidlo a zavraždila jeho majitele.*

Starší žena: *Zavraždila majitele? To myslíte vážně?!*

Policejní důstojník: *Ano, mohla byste prosím otevřít kufr vašeho vozidla.*

Žena *otevře kufr auta a ukáže že je úplně prázdný.*

Policejní důstojník: *Je to váš automobil, paní?*

Starší žena: *Ano, zde je doklad o jeho registraci.*

Policejní důstojník *je šokovaný.*

Policejní důstojník: *Kolega říká že nemáte řidičský průkaz.*

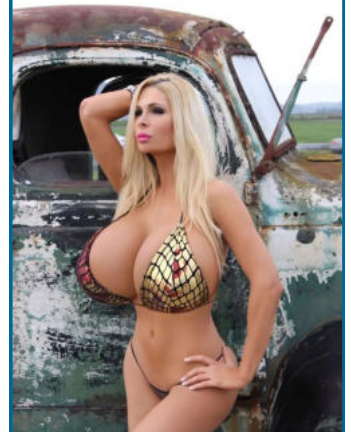
Žena *se chvíli hrabe ve své kabelce, vytáhne řidičský průkaz a podá jej policejnímu důstojníkovi.*

Policejní důstojník *si jej, již s úsměvem, prohlíží.*

Policejní důstojník: *Děkuji vám paní. Jsem ale zmaten.*

Dopravní policista *mi řekl že nemáte řidičský průkaz, že jste vozidlo ukradla a že jste jeho majitele zavraždila a rozčtvrtila!*

Starší žena: *Vsadím se že ten lhát vám také řekl že jsem jela příliš rychle.*



NA OKRAJ

Vozítka-náhrada skútrů



Jak se liší prázdný a plný PAV??? Vlevo...stav 30.12.2022, vpravo ...úklid 2.1.2023 :-)



Motocykl pro pořádný chlapy, moped pro „muší váhy“ a chromovaný moped pro slečinky.



A ještě znovu pro sajdkáristy. Tentokrát ukázka pořádného osvětlení pro silniční sajdkár a taková zajímavost pro hudebníky. Asi není nikomu divné, když si sajdkárista na nějaký sraz veze kytaru, ale když si vezme s sebou jakousi harfu, tak to už není k vidění každý den.

No a pak ještě sajdkár Audi...myslím, že to asi nebude originál značkový. Dokonce byl u něj nápis ve smyslu: „V tomto sajdkáru byste asi nechtěli být vidění??“ :-)



V minulém čísle Občasníku jste mohli vidět **dvougenerační automobil** určený speciálně pro tchýně a taky nejnižší automobil, který se dostal Guinnessovy knihy rekordů.

Sehnal jsem další fotku toho dvougeneračního automobilu i s osobami, aby bylo vidět, že automobil je dostatečně prostorný, a to i kukaň pro tchýni.

A k tomu nejnižšímu automobilu asi patří i **nejnižší motocykl BMW** dokonce s klasickým boxerem. Nevím sice, jestli je to opravdu nejnižší motocykl, ale pohodlný rozhodně nebude.



Skútristům, motorkářům a samozřejmě veteránistům všeobecně se někdy přes zimu trochu **nahromadí práce**. Jste na tom stejně? Já docela ano, a pak se vždycky divím, jak ta zima rychle utekla a jak jsem do jara nestihl spoustu práce udělat.



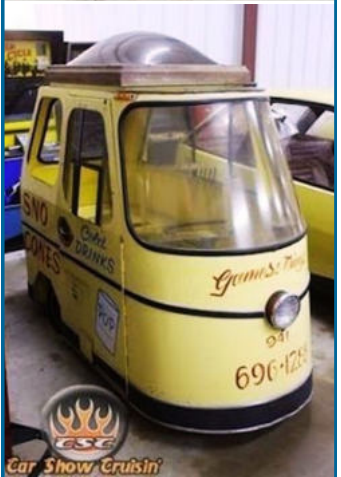
V době vysokých cen pohonných hmot všichni hledáme nějaké způsoby, jak ušetřit. Moc těch možností asi není...úsporná jízda nebo jízdy výrazně omezit, krást benzin kamarádům z nádrží, jezdit si s kanystrem do Polskaa nebo využít trochu nelegálně síly vlaku!!!



Jak už jsem psal v minulém Občasníku, začalo vzhledem ke konfliktu na Ukrajině **vyzbrojování skútrů**. Vidíte, že už také v Německu se na tom usilovně pracuje a nejedná se jen o silné stroje, dokonce i skútry nižších objemových tříd jsou schopny tahat za sebou poměrně výkonná děla. Bohužel, takticko-technická data tohoto děla nejsou vzhledem k utajování vojenských informací k dispozici, ale palebná síla bude asi velká!!!

NA OKRAJ

...pokračování



NA OKRAJ

Jawa 350 typ 634



UNIBUS 1922

Unibus 1922, navržený Haroldem Daltonem Boultonem, je považován za matku a otce všech skútrů, světelné roky před čímkoli jiným v té době. Jedná se o hřídelový pohon, odpružený vzadu a vpředu, nepřímý dvoutaktní systém mazání, hliníková karoserie na lisovaném kovovém rámu vyráběná HH Martynem z Cheltenhamu, Gloucestershire, Anglie. Existuje pouze jeden, který je plně funkční.



Babosed JCB Fastract....od nového roku k dostání u všech oficiálních dealerů této značky.





Babosed na minulé stránce, který podle reklamních sloganů výrobce může být použit i pro „safari“ prohlídky, mi připomněl, že vás musím před těmito aktivitami varovat. Přece jen se blíží období těchto letních zahraničních zájezdů, a tak je to na místě.. Pokud se tedy chystáte na nějaké safari, uvědomte si, že vás mohou přepadnout šelmy, což při poruše vašeho vozidla může mít katastrofální důsledky. Stane se někdy, že se vám podaří nebezpečné šelmy zahnat, ale ostražitost je na místě.



Občas se objeví nějaký ten prototyp, který se nedostal do sériové výroby. Není to jen výsada cizích značek. I naše firmy ČZ a Jawa vyvinuly mnoho prototypů, které skončily v propadlých dějin. Nyní vám představím jednu zajímavou **Kawasaki Square-Four 750** s dvoudobým motorem, která měla čtyři válce uspořádané do čtverce. Nejsem sice žádný znalec cizích značek, ale myslím, že toto uspořádání měl v sériové výrobě jen **Ariel Square** (viz vpravo dole)



Další varování odněkud z dalekých končin, zřejmě z anglicky mluvících zemí. Jedná se o upozornění na nepříteli hustou síť čerpacích stanic. Na to u nás nejsme zvyklí, když víme, že benzinka je v každé větší vesnici. I když ty zlaté časy, kdy všechny benzinky měly non-stop jsou už taky dávno pryč, ale určitě to nebudete mít k té další otevřené 270 km, ani v noci. I tak se ale stane, že nám někdy ten benzin dojde.

NA OKRAJ

*Elektronáklad'áky
- to je stará věc :-)*



NA OKRAJ

Káva

Tak až si dáte u benzinky kávičku, podívejte se, jestli je dobře připravená.



Latte
Milk Foam
1/3 Steamed Milk
2/3 Espresso



Americano
2/3 Water
1/3 Espresso



Breve
2/3 Steamed Half & Half
1/3 Espresso



Flat White
2/3 Steamed Milk
1/3 Espresso



Mocha
Whipped Cream
1/5 Steamed Milk
2/5 Chocolate
2/5 Espresso



Caffè Affogato
2/5 Espresso
3/5 Vanilla Ice Cream



Macchiato
Dash of Steamed Milk
Double Shot Espresso



Café au Lait
1/2 Steamed Milk
1/2 Coffee



Espresso
Espresso
(1 Shot)



Cappuccino
1/3 Milk Foam
1/3 Hot Milk
1/3 Espresso



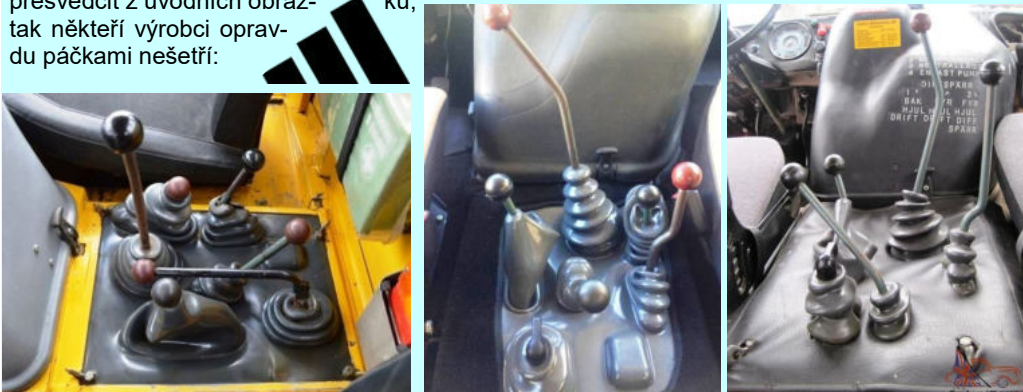
Galão
3/4 Steamed Milk
1/4 Espresso



Iced Coffee
Ice Cubes
Chilled Coffee



Znáte heslo vietnamských obchodníků: „**Čím víc proužků, tím víc Adidas!**“??? Pokud ne, tak to ani nebudete znát heslo amerických farmářů: „**Čím víc páček, tím víc Jeep!**“. Ale podívejme se na to trochu podrobněji. V minulém čísle jsme tu měli složitou 18° převodovku tahače (myslím Kenworth), dneska tu máme složitost obsluhy v podobě množství pák. Jak se můžete přesvědčit z úvodních obrázků, tak někteří výrobci opravdu páčkami nešetří:



Ovšem vítěz soutěže o nejvíce zapákováný automobil vyhrál jistý Bill v Olympii, WA, který to spáchal na svém vozidle Jeep CJ-3A z roku 1949. Vzal převodovku T98 a rozdělovací převodovku Spicer 18 z CJ-5 z roku 1970, přidal rychloběh, připojil adaptér PTO od Herma the Overdrive Guy a vše dokončil s dvouústupním PTO. Duální PTO umožní Billovi provozovat příslušenství na přední i zadní části svého Willyse.

Pokud z toho vysvětlení nejste úplně moudří, nevadí, asi ho nebudete následovat, ale myslím, že je to prostě jen rotační vývod dopředu a dozadu (ale ten rezavý rám si mohl natřít :-)



Tento krásný sajdkár byl velice populární v době, kdy vozy Shadow F1 brázdily závodní dráhy Velkých cen F1 a kdy byly v módě podobně umístěná přední a zadní křídla na vozech Formule 1.



Naši kamarádi ze SidecarClubu Nasavřky holdují také jízdě na pionýrech, tedy víceméně sériových. Ale pionýr se nechá i vytunít do zajímavé podoby, kde pionýra rozpoznáte vlastně jen podle motoru.



Určitě znáte starou dobrou českou radu: „Je-li malý, nezoufej, strč ho do úlu a zabouchej!!!“....to ovšem neplatí pro celkově malý vzrůst. U lidí malého vzrůstu se problémy nevyřeší úlem, ale mají to v životě o hodně těžší. Ovšem jak vidíte, když se chce, jde leccos a tady je vidět, že je možná úprava (nebo spíš přestavba) i standardního sériového motocyklu, i když to není určitě ani konstrukčně ani legislativně jednoduché. Ale jde to a to je důležité. Fandím lidem, kteří byť s tělesným handicapem se nevzdají svého koníčka.

MIDALU VERSUS MIDUAL

MIDALU
CZECH LUXURY MOTORCYCLE

České luxusní motocykly MIDALU tovární značky FGR asi znáte, ostatně určitě byly už někdy v Občasníku, ale víte, že ve Francii existují také luxusní

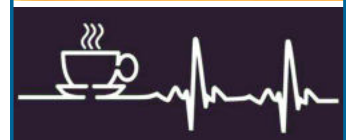
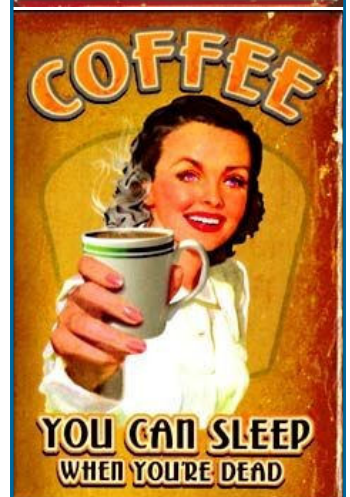
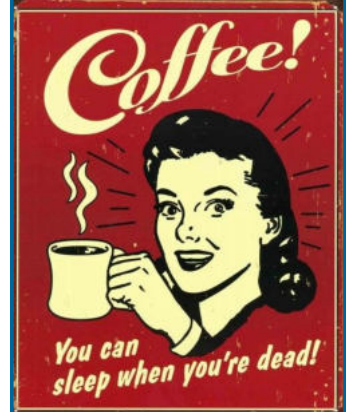
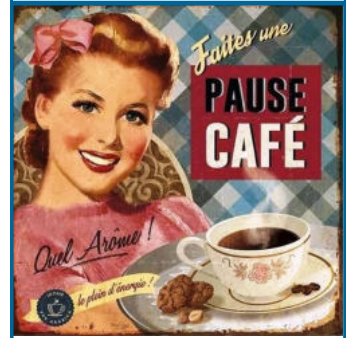
MIDUAL
MOTOCYCLES

motocykly podobné značky, a to MIDUAL??? Asi kromě té výjimečnosti a luxusní ceny nemají mnoho společného, Midalu je vidlicový šestiválec s objemem 2,5l, Midual má zajímavé a netradičně uložený dvouválcový boxer o objemu cca 1l. Každopádně si oba motocykly v našem časopisu zaslouží pár fotek a pokud budete mít zájem o jejich technická data apod., tak na netu najdete mnoho informací.



NA OKRAJ

...a trochu reklamy



NA OKRAJ

Trabant trochu jinak



Pokud chcete dodržovat pitný režim, je to samozřejmě správné, lékaři by vás pochválili, ale třeba vám nevyhovují nápoje, které jsou běžně v prodeji a chcete si vozit s sebou vlastní. Tak tady máte dva návrhy, jak si vozit nápoje na rikše a nebo na sajdkáru, a to přímo i ve správně vychlazeném stavu.



Když už jsem narazil na ten zdravý životní styl v podobě dodržování pitného režimu, podívejme se také, jaký vliv má sport popř. **zdravý způsob dýchání** na vývoj hrudi zvláště u žen.

Na levé fotografii vidíte hrud' cyklistky, která dýchá při sportu čerstvý vzduch v přírodě, na pravém obrázku je pak europoslankyně, která se živí jen bohapustým mláčením hubou a k tomu dýchá nezdravé ovzduší, které je tak typické pro jednání Euro-parlamentu.



Předpokládám, že většina z vás čtenářů má už autoškolou či **motoškolou** úspěšně za sebou, takže by vás už asi motocykly pro výcvik nových adeptů řídicího umění nemusely zajímat. Ale určitě si motocykly s druhými říditkami pamatujete a ta panelka na levém obrázku má ta říditka namontována trochu nezvyklým způsobem. Vpravo je pak obrázek výcvikového skútru.



Výjimečné čtyřmístné motocykly (bez sajdkáru)neznámý historický stroj, naše Čechie čili Böhmerland a ruský IŽ.



Sice jste si už mohli přečíst a podívat se na francouzský motocykl Midual. Francie zrovna v současné době neoplývá rozvinutým motocyklovým průmyslem, dokonce bych řekl, že je v tomto průmyslovém odvětví srovnatelná s naší vlastí. Proto vás určitě překvapí, že firmy **Renault** a **Citroen**, které známe jako typické výrobce automobilů, měly své prototypy motocyklů.



Design motocyklů ještě neřekl své poslední slovo a kdo ví, s jakými motocykly se budeme potkávat na silnicích.



Další návrh, jak lze designově vylepšit **sajdkár**. Za říditky ale musí být pták-jarabák!!!



Dvě méně známé **tříkolky** - trike Jawa 350/640 a invalidní vozítko ČZ 175/477.

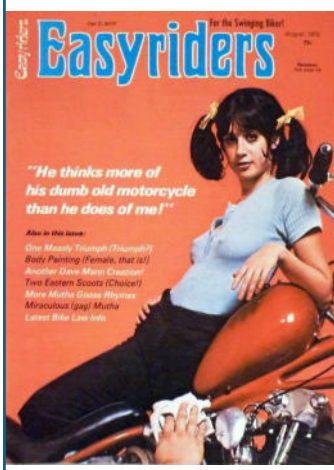
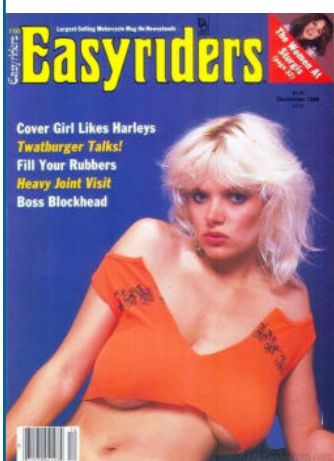


NA OKRAJ

Drsný tuning



*Easy Riders -
hezke obálky časopisu*



501,502,505.....SROVNÁNÍ ČEZETA-BMW

Pozorní čtenáři Občasníku si určitě vzpomenou, že jsme tu už kdysi měli srovnání Čezeta-BMW, ale jednalo se o elketroskútry. Nyní tu máme srovnání obou značek trochu jiné, a to přes označení typů číslu 501, 502 a 505. Myslím, že je to docela zajímavé.

Automobil **BMW 502** byl poprvé představen v Ženevě v roce 1954 na Geneva Motor Show. BMW tímto modelem upevnilo svou pozici výrobce rychlých sportovních aut. Vůz byl konstrukčně podobný jako **BMW 501**, byl však vybaven novým osmiválcovým motorem. Šlo o první osmiválec vyráběný v Německu po válce. Automobilka tímto krokem předstihla Mercedes-Benz, který začal osmiválec vyrábět až roku 1963. Stejně jako BMW 501 se i 502 vyráběl ve třech verzích, jako čtyřdveřový sedan, dvoudveřové kupé a dvoudveřový kabriolet. Osmiválec od BMW měl objem 2580 ccm a dosahoval výkonu 100 koňských sil (74 kW). Maximální rychlost BMW 502 byla 160 km/h. Ve své době to bylo nejrychlejší sériově vyráběné vozidlo v Německu. Vyšší spotřeba pravděpodobně zapříčinila o něco menší zájem o toto auto. Každopádně v roce 1963 se tento vůz dočkal nového motoru. Byl jím osmiválec s objemem 3168 ccm. V roce 1955 byl představen i model **BMW 505**, což byla prodloužená verze BMW 502 (z 4,7m na 5.1m). BMW 501/502 se přestala vyrábět v roce 1964.

Více na: <https://www.bmw-club.cz/model/bmw-502-35>



BMW 501, nahoře dvoudveřový kabriolet, vpravo limuzína



BMW 502, nahoře čtyřdveřová limuzína, vpravo nahoře dvoudveřové kupé, pod ním dvoudveřový kabriolet.



BMW 505, navrhl Giovanni Michelotti, byl dlouhý 5,1 metru a rozvor byl asi 3,1 metru. Konrad Adenauer, kancléř západního Německa, vyzkoušel 505. Uvádí se, že při vstupu do auta Adenauer smekl klobouk. Vůz se nedostal do sériové výroby, viz obrázky dole.



Na další straně pokračuje srovnání

typ		BMW	Čezeta
501	popis	první verze nového typu výrobku	
	motor	řadový šestiválec	jednoválec Jawa ČZ
	doba výroby	1952 -1954	1957 -1960
502	popis	vylepšená verze po cca 3 letech výroby	
	motor	vidlicový osmiválec	jednoválec ČZ
	doba výroby	1954 -1962 (1964 *)	1960 -1964
503	popis	nová verze karoserie	
		čtyřmístné kupé	nový typ
	doba výroby	vyrobena jen 413 ks	jen prototypy
504	popis	-	-
505	popis	prodloužená verze	
	prodl. karoserie	5100 mm (+370 mm)	2700 mm (+ 700 mm)
	prodl. rozvoru	3100 mm (+265mm)	1750 mm (+ 405 mm)
	doba výroby	jen prototypy	1962 -1964
506	popis	-	Čezeta elektro
	doba výroby	-	vorobeno do 50 ks
507	popis	dvoumístný kabriolet	-
	doba výroby	vyrobena jen 252 ks	-

*) Typ 502 se vyráběl do roku 1962, pak po zvětšení objemu motoru byl přejmenován na 3200 S, který se vyráběl do roku 1964

začal vyrábět až v roce 1968, takže to nebude ten důvod. I když na druhou stranu má firma Peugeot patentově chráněná trojmístná čísla s nulou uprostřed, takže např. naše Škoda 105 se musela ve Francii prodávat jako Škoda 1050, i když stovdvacítky se tam jako Škoda 120 mohla prodávat mohla :-). Ale vraťme se k našemu tématu.

To moje srovnání se týkalo hlavně tří základních typů skútrů Čezeta, tedy 501, 502 a 505, ale přidal jsem pro zajímavost ještě další dvě čísla. Čezeta **506**, jak určitě všichni víte, se objevila před několika lety jako zcela nový skútr na pohon, ale její hvězda zazářila a při svém pádu shořela zřejmě nenávratně kdesi v éteru. Firma BMW číslo typu 506 nepoužila, ale použila číslo **507**, což byl soupeř typu 503, který však dopadl ještě hůř a se svými 252 vyrobenými kusy udělal radost asi jen sběratelům drahých luxusních vozů, protože jejich cena jako veteránů bude už určitě v dnešní době velice značná. To ale asi čeká i Čezetu 506!!!!

Určitě si pamatujete z pohádek na **sedmimilové boty**. Tak tady je máte, mají značku NSU, každá bota má svůj malý dvoudobý spalovací motor, plyn ovládá „chodkyně“ dvěma samostatnými ovladači, jen nevím, odkud do motorů natéká benzín.....a je to vůbec benzín???



Když už jsem zmínil pohádky, tak bych se mohl posunout v té hierarchii oblíbených žánrů o nějaký ten rok dál. Když jsme vyrůstali z věku pohádek, tak jsme se vrhli na Vinetua, čili kovbojky, kupovali si pohledy a sledovali v televizi černobílé filmy. Někteří však tvrdí, že milují kovbojky dodnes, tedy v dospělosti. Bylo mi to divné, ale už jsem pochopil.....objevil jsem fotografie právě **kovbojky**, a tak se všem milovníkům kovbojek omlouvám, už je mi to jasné, jen jsem neměl správné informace!!!



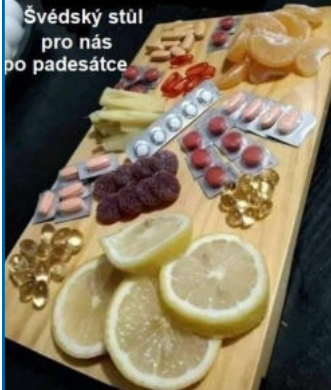
Tak tady v té tabulce se můžete přesvědčit, v kolika parametrech se oba zcela nesrovnatelné výrobky podobají. Dokonce jsem ještě přidal další čísla typů 50X. Např. typ **503**, což byl pro Čezetu zcela nový vývojový typ skútru, který se nikdy nedostal do sériové výroby, u BMW to byl sice hezký, ale prodejně neúspěšný automobil, o čemž svědčí i směšně malý počet 413 vyrobených kusů. Typ **504** - tak toto číslo nebylo použito ani u jedné z obou firem, i když nevím proč. Domníval jsem se, že se jednalo o číslo shodné s Peugeotem 504, ale ten se



NA OKRAJ

Ze života :-)

Švédský stůl
pro nás
po padesátce



Udělejte radost své
ženě drahým a
luxusním dárkem 😊



**AŽ PŮJDU DO DŮCHODU,
BUDU MÍT MALÝ DŮM U JEZERA.**



*Nikdy nelitujte toho,
že stárnete.*



*Je to privilegium,
kterého se nedostane všem..*



Skútristky (a snad i skútristi) na jaře nablýskají své stroje, a pak vyrazí vstříc novým cílům.



Týká se to samozřejmě i motorkárek (a motorkářů :-)), ale tady jsou nejen dvě hezké řidičky nebo spolujezdkyně, ale i ty jawičky stojí za povšimnutí. Nejsou úplně sériové.



V minulém čísle Občasníku jste mohli vidět oboživelný sajdkár Belle. Nyní jsem objevil, že to není jediný pokus o podobné oboživelné vozidlo. Jak vidíte na následujících obrázcích, byly i jiné návrhy a konstrukční řešení. Bohužel, k tomuto sajdkáru jsem nesehnal žádný popis, takže je vlastně jen jasné, že motocykl je BSA a celé je to moc hezké a zajímavé.



Trochu teorie z oblasti genetiky a křížení.....mula, mezek a „Nivogaz“.

Mula je kříženec osla a klisny. Mula delší uši, mohutnější hlavu, kratší hřívu a osel. Protože je mula silná a dokáže unést nošení břemen, a to především v těžko

Pro nošení a tahání těžkých nákladů kříženec oslice a hřebce. Mezek více podobá oslu. Po svém koň-ocas a hlas.

A jak to dopadne, když se jste si tady mohli přečíst článek a dob své základní vojenské služby taky podrobněji seznámíte v někte-(ve Střípkách z RVHP pozn. red.). krasavec má předek a pohonně místo plachty luxusní karoserie nivy. Myslím, že nebude zaveden do sériové výroby,

dorůstá přibližně velikosti koně, avšak má ocas a také hlasově se projevuje jako náklad až 150 kilogramů, využívá se k schůdných horských oblastech.

se výborně hodí také mezek, který je menší než mula a stavbou těla se ském otci mezek zdědil hlavu, nohy,

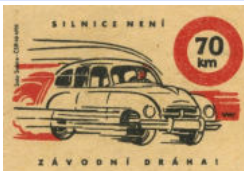
zkříží Gaz 69 a Niva??? O Nivě GAZ 69??? Vojáci ho znají z a vy ostatní čtenáři se s ním rým z příštích čísel Občasníku Takže tento automobilový ústrojí z gázíka a v zadní části je



Když jsme se tady dostali do oblast hi-techniky a přestaveb, tak nesmíme zapomínat na naši domácí značku Jawa, která je pro přestavby jako stvořená. Například takový šestiválec Jawa....žádný problém. Stačí pár dlouhých zimních večerů a je to hotové :-).

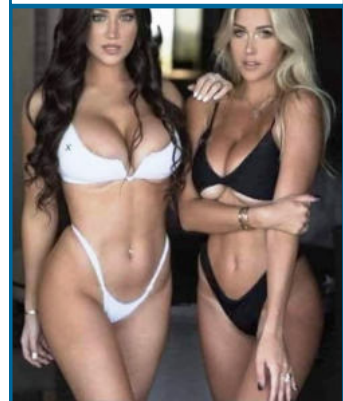


Asi dobře víte, že firma Indian montovala do svých poválečných strojů motory ČZ 125. To jste se mohli už přečíst i v Občasníku. Ale víte, že tato firma používala i motory Jawa??? To je taková trochu méně známá informace, ovšem jako čtenáři Občasníku byste i tyto tajnosti měli znát. Podívejte se, jak takový Indián 350 Jawa vypadal :-).



NA OKRAJ

Ženy a peníze



Od 1. května muži, kteří mají více jak dvě milenky, zaplatí daň z chamtivosti!..



A ty peníze??? :-(-:(-:(

UŽ 12 hodin nabíjám a nič...



mám erotickou peněženku



kdykoliv jí otevřu píčú vidím



Chtěli jste změnu? Zde jí tedy máte!

PRAGA PŘEDSTAVILA LUXUSNÍ MOTOCYKL ZS 800

Text: Filip Tichý | Foto: TZ |

Slavná značka oživila svoji motocyklovou minulost modelem Praga ZS 800, který moderním způsobem navazuje na historický model Praga BD 500 z roku 1928. Můžeme se těšit na speciální řešení konstrukce, nejlepší materiály a technologie ze světa závodních automobilů, ale také na hodně exkluzivní cenu dva a půl milionu korun. Celkem bude vyrobena limitovaná série 28 motocyklů.



Historická Praga BD 500 z roku 1928 má hodně specifické tvary i konstrukční řešení. Světlomet na vyvýšené pozici, charakteristický protažený tvar nádrže, hardtailové zavěšení zadního kola s malým nosičem na zavazadlo... Nová Praga ZS 800 nejen vychází z této základní podoby a designových a konstrukčních detailů, ale dodržuje i stejné charakteristické prvky, jako shodné přední a zadní kolo o průměru 18 palců, původně obuté i do stejných pneumatik. A podoba nového motocyklu s historickou inspirací BD 500 není jen v konstrukci a designu, ale vlastně i v celkovém příběhu za jejím vznikem. Před sto lety a dnes, no řekněte, není to skoro stejné? A pak že nevstoupíš dvakrát do téže řeky...

V roce 1922 mladý konstruktér Jaroslav František Koch pracuje na rozjezdu výroby československých letounů Avia. Jeho srdce ale tihne k motocyklům a ve volných chvílích se věnuje návrhu vlastní konstrukce nového motocyklu. V roce 1926 přináší do pražské továrny Breitfeld-Daněk kompletní projekt na výrobu čtyřdobé pětistovky s rozvodem DOHC, jejíž konstrukci tehdy ovlivnily i letecké materiály a motory. V roce 1928 se rozjíždí výroba na tehdejší dobu špičkového a moderního modelu, známého jako Praga BD 500, který je dodnes považovaný za jeden z nejlepších československých motocyklů té doby. Motocykl se svým konstruktérem za říditky absolvoval například dálkový závod Praha-Paříž-Praha, vytvořil nový rychlostní rekord na trase Řím-Praha v roce 1928 nebo přejel ze San Sebastianu do Prahy s manželkou v postranním vozíku.



A teď tu máme stříh o 100 let později. Konstruktér Honza Žuži pracuje na vývoji nového sportovního vozu Praga Bohema a ve volném čase staví customové motocykly. V roce 2020 přináší na vedení společnosti Praga plán na zahájení výroby motocyklu Praga ZS 800. Díky technologickým a výrobním možnostem všech divizí společnosti Praga nakonec vzniká projekt, který plně využívá technologické know-how, materiály z oblasti závodních automobilů i výrobní kapacity firmy. Spolu s kolegou Radkem Šebestou (od toho také označení modelu „ZS“ jako Žuži a Šebesta) staví první prototypy, navrhnou technická řešení a stále zachovávají charakter a základy designu historické předlohy BD.

Výsledkem je speciální model s rámem z chrommolybdenové oceli, maximálním využitím titanu a ručně vyplétanými celokarbonovými koly, navíc s integrovanými bubnovými hydraulickými brzdami. Co konstrukční prvek, to jedinečné technické řešení a technologie ze světa závodních aut. Výsledkem je suchá váha pouhých 142 kg a provozní hmotnost se všemi náplněmi 158 kg (navíc rozložená mezi obě kola v poměru přesně 50:50). Tedy přibližně o čtyřicet až padesát kilogramů méně, než kolik v dnešní době váží naháče této objemové a výkonové třídy. Ještě než se na jednotlivé komponenty a řešení podíváme podrobněji, musíme zmínit pohonnou jednotku. Sportovní automobil Praga Bohema používá pohonnou jednotku Nissan GT-R, stejně tak je i motocykl Praga ZS 800 vybavený vzduchem chlazeným motorem z japonské Kawasaki W800. Řadový dvouválec o objemu 773 cm³ s pohonem rozvodů pomocí královské hřídele, který splňuje Euro 5 a ve spojení s titanovou výfukovou soustavou má nádherný charakter i zvuk.



Karbonová kola jsou jediná svého druhu na světě a v kombinaci s hydraulickými bubnovými brzdami jsou dominantním prvkem motocyklu, navíc věrně připomínají siluetu BD 500 se stejnou pneumatikou vepředu i vzadu. Ráfky vznikají ručním vyplétáním uhlíkových vláken do forem se složitým vzorem překrývání, následně jsou lisované a vypékány při vysoké teplotě. Jedno kolo si vyžádá celkem 75 hodin práce, ale výsledek stojí za to. Kolo včetně kompletní brzdové soustavy váží necelých 15 kilogramů. Při rozhovoru s konstruktéry jsme se o karbonových kolech a jejich příběhu navíc dozvěděli spoustu dalších zajímavých věcí, například o jejich nedostatečné pevnosti potvrzené pevnostními zkouškami nebo o tom, že se s jejich využitím laborovalo i v MotoGP, kde ale nakonec nebyla povolena, protože kola trpěla při extrémně častých výměnách pneumatik v závodním prostředí.



Protože jsou v nábojích karbonových kol současně integrované brzdy, je i celý brzdový systém podstatně lehčí než dnešní klasické systémy. Uvnitř každého náboje se ukrývají hydraulické bubnové brzdy, vepředu dvojité a vzadu jednoduchá jednoklčová. Díky tomuto řešení a použitým materiálům brzdy plně obstojí i v porovnání s dnešními moderními systémy. A celkovému designu motocyklu dávají bubny nádherný retro vzhled, kotoučovky by tady opravdu vypadaly nepatřičně.

Do moderní doby se vrací i paralelogramová přední vidlice se specifickým designem, kterou bylo možné vyrobít s moderními parametry díky pětiosému obrábění (toho je mimochodem na celé motorce tolik, že při stavbě tohle CNC běží 300 hodin) a chrommolybdenové oceli. Ve vidlici je uloženo plně nastavitelné odpružení Öhlins s titanovou pružinou.



Tento systém přední vidlice váží jen necelých 5 kg. Velkou konstrukční zajímavostí je palivová nádrž. Konstrukteři vyvinuli nádrž s objemem 11,5 litrů, která díky přepážkám s vysokou pevností slouží jako nosná část rámu motocyklu. To snižuje hmotnost a šetří prostor, který bylo možné využít k uložení všech elektrických systémů a baterie. Sama nádrž je ale schovaná pod designovým krytem z tzv. kovaného karbonu, jehož barva navazuje na historickou předlohu, jak můžete vidět na společných fotkách s BD 500.

Premiové materiály hrály vůbec při stavbě Pragy ZS 800 významnou roli. Téměř všechny šrouby, osy, čepy, matice a podložky podvozku a motoru jsou vyrobené z pevného a lehkého titanu. To platí i pro plně titanový výfukový systém, který obsahuje titanové prvky vytištěné na 3D tiskárně. Díky tomu celý výfukový systém i se dvěma koncovkami váží jen 4,8 kg.

Hlavní konstruktér motocyklu Praga ZS 800 Jan Žuži ke konstrukci říká: „Pevné a maximálně odlehčené materiály jako karbon, titan, chrommolybdenová ocel či letecký dural nám umožnily nově ztvárnit neodpružené zavěšení zadního kola, přední vahadlovou vidlici, duralovou nosnou nádrž i hydraulické bubnové brzdy. Díky materiálům budoucnosti a modernímu výrobnímu zázemí se nám ve společnosti Praga povedlo tyto elegantní historické konstrukční prvky z modelu BD 500 převést do dnešní doby a postavit motocykl s moderními jízdními vlastnostmi a jedinečnou emocí z jízdy.“



Nezbývá než popřát výrobcům úspěšný rozjezd výroby a třeba i trochu doufat, že to v budoucnu může přinést i další modely a rozšíření značky Praga zpátky do jedné stopy. Tohle totiž není jen jeden z mnoha designových startupů, kterých se každý rok objeví na internetu desítky.

Praga ZS 800 vzniká v hotovém produkčním prostředí sportovních automobilů a za svoji exkluzivní cenu 86 tisíc eur bez daně nabídne neméně exkluzivní vlastnosti.

Na silnicích se s ní asi budeme potkávat jen výjimečně, tohle bude model hlavně pro sběratele, mimo jiné i kvůli limitované produkci pouhých 28 motocyklů. První kousek by měl podle neoficiálních informací zamířit do Dubaje, velký zájem se dá očekávat z Anglie, kde je hodně populární okruhový speciál Praga R1. Uvidíme, jestli se i u nás najde pár movitých milovníků historie, kteří si tuto novinku postaví do sbírky třeba vedle své historické Pragy BD 500.

Více na: <https://www.motokari.cz/clanky/moto-novinky/praga/praga-predstavila-luxusni-motocykl-zs-800-48822.html>

Více na: <https://www.motokari.cz/clanky/moto-novinky/praga/praga-predstavila-luxusni-motocykl-zs-800-48822.html>



PLÁN AKCÍ ČSSČ

PLÁN AKCÍ 2023

České sekce Skútrklubu



m	datum	název akce	místo konání	✓
1	1.1.	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	✓
	21.1.	Návštěva muzea Tatra 111	Dobříč	✓
2	18.2.	Zimní setkání (členská akce ČSSČ)	Jablonec nad Nisou	✓
3	4.3.	Burza ND	Chotusice	✓
	18. - 19.3.	13. návštěva muzea motocyklů	Křivoklát, Roztoky	✓
4	22.4.	Burza ND	Lysá nad Labem	
	29.4.	27. Sraz historických vozidel	Chomutov	
5	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka	bude upřesněno	
	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka	bude upřesněno	
	26. - 28.5.	71. Skútr a motosraz	Litomyšl	
6	3.6.	Burza ND	Chotusice	
	3.6.	8. návštěva památníku J.F.Kocha	Mcely (+ další oslavy výročí v obci)	
	10.6.	Setkání majitelů Jawa	Ledce u Hradce Králové	
	8. - 11.6.	Mezinárodní skútrsraz Skútrklubu Čezeta Spišská Nová Ves Slovensko		
	23. - 25.6.	72. Skútr a motosraz	Česká Kanada	
7	14. - 16.7.	73. Skútr a motosraz	Šumava - Prášíly	
	29.7.	Burza ND	Chotusice	
	28. - 30.7	74. Skútr a motosraz	Ryžovna (Boží Dar)	
8	podle dohody a počasí	Letní vyjížďka	bude upřesněno	
	1.- 3.9.	75. Skútr a motosraz	25. Zruč nad Sázavou	
9	2.9.	Burza ND	Chotusice	
	9.9.	1. Setkání historických vozidel	Spořice u Chomutova	
	15.- 17.9.	76. Skútr a motosraz	Lhenice ???	
10	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	Klubová akce ČSSČ	
11	4.11.	Burza ND	Chotusice	
	11.11.	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
	podle dohody	Podzimní setkání	bude upřesněno	
12	9. (16.) 12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno	
	2024			
1	01.01.2024	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	

K těm našim (a dalším akcím pár poznámek). Na sraz **Česká Kanada** jsme již všichni zájemci přihlášení a máme zaplacenou zálohu na ubytování, což je fajn a jsem moc rád, že i takhle to funguje, když je třeba platit zálohu hodně předem. Ale nedivme se majitelům penzionů, také jen chrání své zájmy a tedy smysl svého podnikání.

Podobně musíme teď v březnu uhradit zálohu na sraz v **Prášilech**, ale zase vše vyřídíme se zájemci e-mailem. Je předpoklad, že při návratu z tohoto srazu v neděli bychom navštívili **Muzeum motocyklů v Chlumčanech u Plzně**, které je jednak velmi pěkné a kde jsme už dlouho nebyli. Takže pokud máte zájem muzeum navštívit, je vaše účast na srazu v Prášilech dobrou příležitostí.

Mezitím, co jsem psal o Prášilech, čas pokročil a zájemci jsou do Prášil přihlášení, termín zaplacení záloh na ubytování byl 15.3., tak doufám, že vše proběhlo hladce, i když malinký zádrhel se vyskytl se špatným číslem účtu, ale vše bylo včas odhaleno a napraveno :-)

POZOR ZMĚNA TERMÍNU!!!

...návštěvy památníku **J.F.Kocha**, a to dost výrazná z 19.8. 2023 na:

3. 6. 2023.

Tato změna je způsobena spojením několika oslav v obci **Mcely**, které proběhnou pod záštitou **Obecního úřadu**. Členové klubu **ČSSČ** byli již mailem předem informováni, jinak samozřejmě bude ještě nějaké upřesnění, avšak na společné schůzce bylo dohodnuto oficiální zahájení oslavy na 10:00 hod. Pokud by někteří vzdálenější skútristi a motorkáři nestíhali, návštěva památníku **J.F.K.** a program s tím spojený by měly začít v 10:30 hod.

Samozřejmě vás chci všechny za sebe i za paní starostku obce **Mcely** pozvat. **Catering bude zajištěný, takže nebudeme nikam přejíždět na oběd a můžeme po obědě shlédnout i amaterské divadelní představení na téma „založení školy“.**

Další výraznou změnou v našem kalendáři oproti minulému stavu je zcela nová akce, a to **1. setkání veteránů ve Společích u Chomutova**. Nově vzniklý veteránský klub v této obci pořádá toto setkání na místním hřišti, pokud jsem informován, tak by mělo být zajištěno nejen občerstvení, ale i hudba. Tak se nechme překvapit.

Akci zajišťuje **Zdeněk Prchal**, který se dlouhá léta angažoval při dubnových srazech veteránů v Chomutově, a tak je určitě organizace akce v dobrých rukou.

Vzhledem k letité spolupráci a dobrým vztahům mezi naším klubem a veteránskými kluby na chomutovsku a vzhledem k tomu, že **Zdeněk** vybral termín tak, aby se vešel mezi naše již dříve naplánované srazy, chtěl bych vás všechny požádat o co největší účast. Nejen proto, že předpokládám, že akce bude pěkná, ale i z naší strany by to bylo fér, když nám **Zdeněk** vyšel vstříc svým termínem akce.

Je to veteránská akce, takže kdo nechce jet na motorce nebo skútru, může samozřejmě přijet i automobilovým (popř. tříkolovým) veteránem, takže tím bych chtěl pozvat takové ty trochu podřimující členy**Vágnér**, **Krejčí**, **Wild** ... a samozřejmě třeba i další majitelé čtyřkolových veteránů **Homolka**, **Levák**, **Vodrážka**, **Poledne**, **Paulus** omluvy na případnou nepřízeň počasí se tedy neuznávají a neakceptují !!! :-)

Doufejme, že se skuteční **mezinárodní sraz skútrů na Slojevsku**. **Martin Švambera** již zajistil ubytování pro nahlášené účastníky cesty, a to pro cestu tam i zpátky, takže organizačně bychom to asi měli mít již zajištěné a teď už si jen můžeme přát, aby se zase nevyskytl nějaký Covid nebo „nedej Bože“ nějaký větší průser, když se ti naši i slovenští papaláši chystají napadnout vojensky Rusko :-).

JARNÍ VYJÍŽDKY

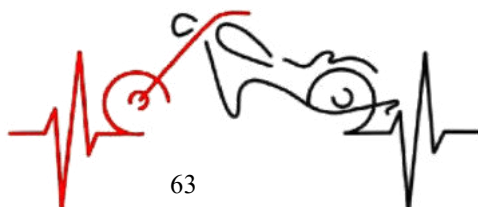
A máme jaro, a je právě to správné období, kdy asi všichni optimisticky a oprávněně očekáváme, že nám počasí dovolí vytáhnout z garáží naše milenky (i když vím, že někteří z vás je ani na podzim vlastně neuklidili a jezdí celou zimu :-), ale přece jen těch jezdů čekajících na teplejší počasí je víc.

*Vloni jsme to nějak na jaře proflákali a nic se nedělo, takže letos bychom k tomu měli přistoupit trochu zodpovědněji. Tady u nás na **Mladoboleslavsku a Jičínsku** mám již vybraná tři místa, která můžeme společně navštívit, takže jako jednu z variant pro jarní vyjížďku nabízím tuto destinaci, kde bude rozhodně zajištěn program na celý den. Věřím ale, že se najdou i jiná místa, která bude možno v rámci vyjížďek navštívit a nebo prostě jen tak vyjet pod heslem „Cesta je cíl“.*

Náš první klubový letošní sraz v **Litomyšli** má určitě **Honza Chleboun** pod palcem, sice ještě žádný seznam účastníků nepožadoval, ale vím, že ubytování je objednané.

Nepočítám-li vyjížďky, které svoláme narychlo podle počasí a které se mohou uskutečnit už třeba během velikonoce nebo v průběhu dubna, tak první takovou společnou akcí bývá **Sraz historických vozidel v Chomutově**. Organizátoři již poslali pozvánky, počet účastníků je omezen na 100 vozidel, tak se snad vejdem do startovní listiny.

Tak a teď už si musíme jen přát, aby nám ta letošní sezóna vyšla co nejlépe, čekají nás krásné akce, doufejme, že nám bude přát i počasí a že ceny benzínu zase nevylezou do nesmyslných hodnot. Vám všem přeji, ať máte EKG v pořádku!!!!



NA OKRAJ

Letní čas

Změnu mezi letním a zimním časem každoročně provází diskuse příznivců a odpůrců, které zatím k ničemu nevedly. Ale letos díky „fialovému hnusu“, co předvádí naše vláda, se trochu změnil i „humor“ ohledně změny času:



Nezapomeňte si v neděli posunout čas, ideálně na rok 1989! Zkusíme to znovu a lépe 🤪👉👈👉👈

NEZAPOMEŇTE



V neděli přetočit hodiny!

Zítřka se mění čas!



Zimní Letní



TAKHLE VYPADAJÍ LETNÍ PLAVKY NA ZIMNÍ PŘEDĚL...

NA OKRAJ

President—motorkář

Hells Pragles



PePa se vrací ze státní návštěvy Polska



...a jinak??? Nevybral si moc dobré kamarády, jeden horší než druhý :-)



PO UZÁVĚRCE

Pro samé prezidentské volby jsme skoro zapomněli na Valentýna, který asi nadělá méně škody než nový president—bývalý ruský špión :-)

VALENTÝN

Motto:

Když nejsi na Valentýna zamilovaný, nezoufej.
Na Dušičky taky není povinné být mrtvý.

Pozor, blíží se to. Nezáváhejte 🤩

Valentýnská nabídka
Pouze 8500,- CZK
Provedeme vaše zatčení před vaší ženou a propustíme až v neděli. Cena zahrnuje rybářský lístek, prut, zapůjčení loďe, stan, pivo a veškeré potřeby na celý víkend. Přijedeme v policejních uniformách a se zapnutými majáky.

Ohňála vám vaše drahá na Valentýna večeri jízdu po zábradlí.....tak to máte dobrý.



Objednal jsem ti k Valentýnu šperky a přišly asi omylem díly na motorku



No naštěstí... pasují na tu moji

A stejné „faux pas“ se nám málem povedlo s dalším, pro muže významným svátkem, a tím je:

MDŽ



ZÁVĚR

Tak jsme to všechno probrali, tedy všechno důležité včetně volby našeho nového presidenta, a nyní už nám bývá se podívat trochu do budoucnosti. Tak co nás čekánejdřív tu máme příchod jara. Ten astronomický už máme za sebou, takže bude důležité, aby to taky bylo znát na venkovních teplotách



Doufáme, že nám ženy neukáží jen nohy, ale že budou k nám mužům vstřícné a



dočkáme se i dalších příjemných pohledů na s v ů d n á ž e n s k á těla. Pro ty méně znalé a méně z k u š e n é u v á d í m nejzajímavější partie ženského těla (vlevo a nahoře).

Pak přijde duben, a to máme v plánu i v kalendáři Velikonoce a všichni doufáme, že už bude natolik hezky, abychom mohli vyjet na první letošní společnou vyjížďku, jak jsem o ní psal v plánu akcí ČSSČ.



Duben končí pálením čarodějnic, pro nás také účastí na srazu historických vozidel v Chomutově, a pak nás už čeká Máj, měsíc lásky a pro nás i měsíc našeho prvního letošního srazu v Litomyšli. Ovšem během májových svátků by to chtělo ještě jednu vyjížďku.



Dále už bude následovat hlavní letní motorkářská sezóna a my bychom do vydání dalšího Občasníku měli ještě absolvovat setkání u památníku JFK ve Mcelích, a pak samozřejmě velký mezinárodní skútrsraz na Slovensku.

A tak vám všem přeji hodně šťastných kilometrů za říditky vašich strojů, které udržujte při jízdě neustále koly na silnici (a samozřejmě stroje v dobrém technickém stavu).

Ještě ale nejsme na úplném konci, čekají vás ještě nějaké přílohy, takže pokud ještě budou nějaké delší večery, které budete kvůli počasí raději trávit doma, můžete si přečíst pár zajímavých informací a prohlédnout několik snad i docela hezkých obrázků.

šéfredaktor

NA OKRAJ

Veselo s presidentem

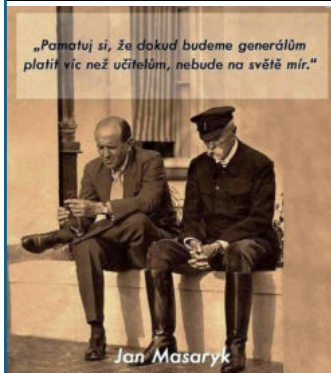
...pokračování názorů politiků a další informace.



Pavla volit nebudu, co je to za generála, který potřebuje volby k tomu, aby se stal prezidentem, to by se v Africe nestalo.



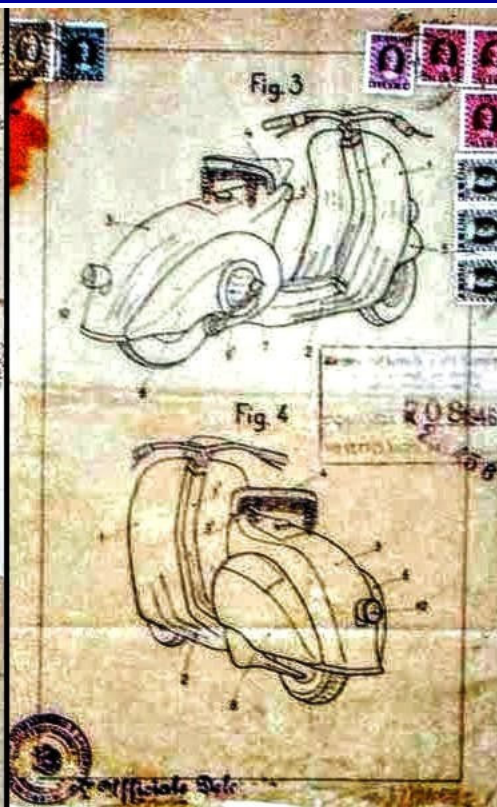
Ota Beran
Starýho komunistu nové módě nenaučíš...



...pokračování příště

PŘÍLOHY

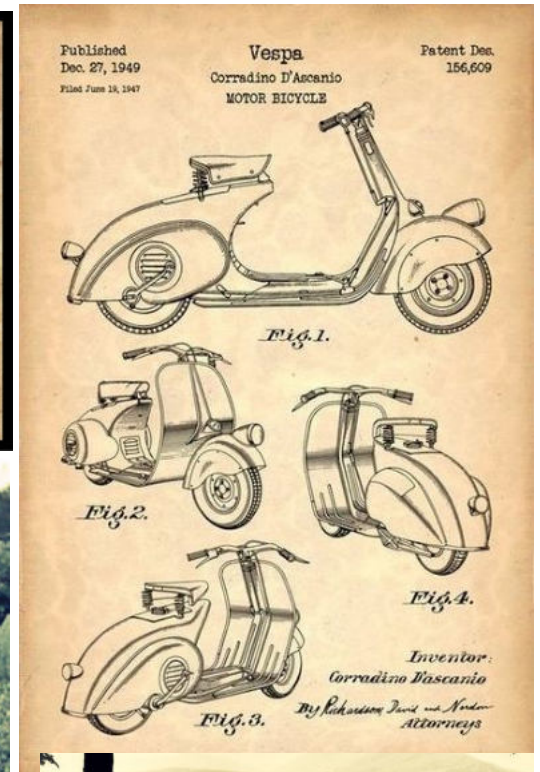
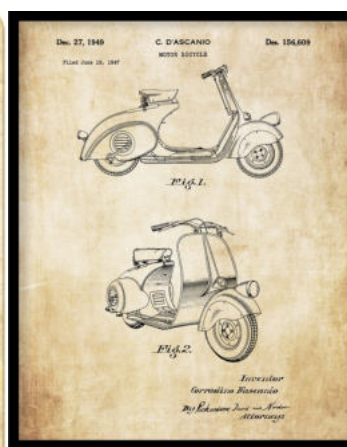
ARCHIVÁLIE Z HISTORIE SKÚTRU VESPA



Sice italsky neumím, ale podle překladače by to asi měla být patentová přihláška na (s trochou nadsázky můžeme říct) pramáti všech skútrů Vespu.

Je to zajímavé, jak nadčasové řešení i design tenkrát Itálové vymysleli, když vlastně stále Vespa vyrábí typy, u kterých můžete stále tu původní koncepci pohonu i podobnosti najít. Tady u nás se kdysi Vespa prodávala v Tuzexu, ale bylo to v době, kdy o tento druh vozidel nebyl velký zájem.

Nyní se samozřejmě Vespy na našem trhu běžně prodávají, existuje tady fungující Vespa klub, na jehož první sraz jsme byli jako zástupci Čezeta klubu pozváni, ale pak se vazby nějak zpřetrhaly a každý klub má svoji vlastní činnost a akce, které se zjevně moc nepotkávají. Možná je to škoda.





Sieger der 30. Sechstagesfahrt

Silbervase: 1. und 2. Platz unter 23 beteiligten Teams
Trophy: 2. Platz

Clubmannschaften: 1. Platz unter 23 beteiligten Teams
Gesamtergebnis: 20 Gold-, 10 Silber- und 20 Bronzemedailien, 243 Fahrer am Start, 115 im Ziel, davon 50 Jawa-CZ-Fahrer. Die stets sich wiederholenden Erfolge der Jawa-CZ-Motorräder in diesem schwersten Wettbewerb bringen den besten Beweis ihrer hohen Qualität.

Importeur und Generalvertretung für Süddeutschland:

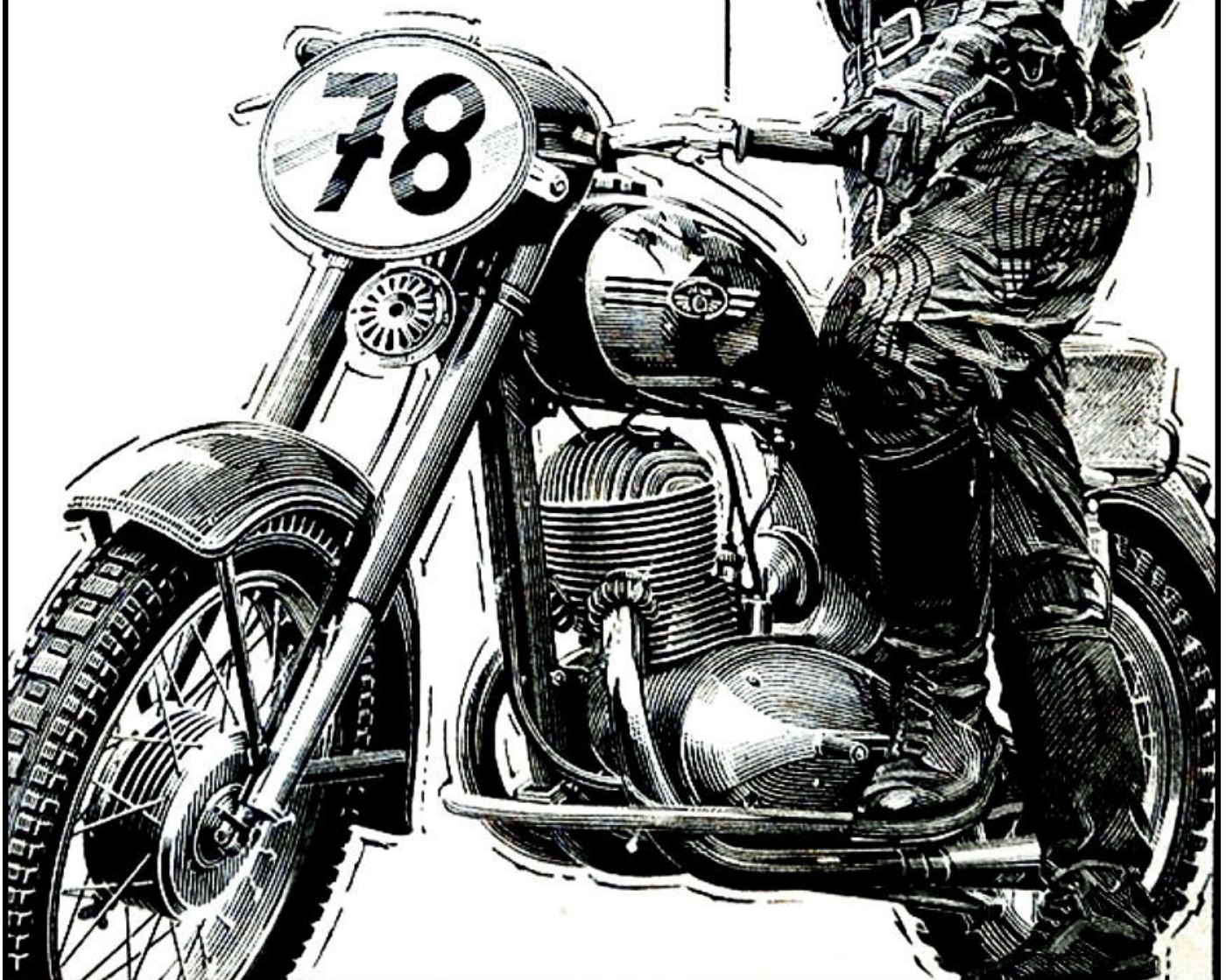
Auto-Pachner · München 23 · Kaulbachstraße 82-86

Importeur und Generalvertretung für Norddeutschland:

Aschoff & Co GmbH · Krefeld · Oppumerstraße 67-69

Bezirksvertretungen zu vergeben!

MOTOKOV - PRAHA - TSCHÉCHOSLOWAKEI



I kdybych měl motorku

Věděli jste, že Česká republika neměla až dosud cestovatele, který by na motorce objel zeměkouli? Pavel Suchý to dokázal a vezl při tom nálepku Světa motorů!

Když jsme s novinářským kolegou Pavlem Suchým (40) hovořili před víc než osmi měsíci, teprve se připravoval na osamocnou cestu jen se svou jawou. Model 350/634 z roku 1978 koupil za deset tisíc z autoškoly. Sundal dvojitá řídítka, motorku opravil, vybavil na expedici včetně nalepení znáčku Světa motorů a v pátek 28. června 2013 vyrazil.



Vrátil se v pátek 14. února a sám skromně povídá, že nemá o čem hovořit. Přitom zažil to, co se jiným v životě nepodaří: za sebou má 49 003 km, 4 světadílů, 21 států a 27 státních hranic. Během putování Jižní Amerikou se naučil obzvláště španělsky a poznal řadu nových přátel. Kromě toho překonal dvě velké světové pouště i nejvyšší průrmyky planety v nadmořských výškách přes 4800 m. To všechno úplně sám bez pomoci GPS a moderních technologií. A potkal lidi, co si v Argentíně osobně pamatovali Hanzelku a Zikmunda.

Jak se cítíte coby první Čech, který na motorce objel Zemi?

Jsem utahaný. Reakce po návratu byly vřelé a jsem rád, že jsem vzal mnoha lidem výmluvu, proč nikam nejel. Ale jsou přece důležitější problémy.

Co vám cesta dala?

Poznal jsem, že to nikde na světě není tak zlé. Vyhýbal jsem se zemím s otevřenou občanskou válkou, ale všude se dá zastavit a promluvit s lidmi. Ani v Kolumbii jsem nepotkal žádné mačetové gangy. Doporučuji proto vůbec nečíst průvodce ani protichůdné cestopisy na internetu. Také jsem zhubl o čtrnáct kil, což by se mi doma nikdy

nepodařilo. Jedl jsem jen zeleninu, tuňáka a suchary. A kolikrát vůbec nic.

Takže jste měl hlad?

Jen jednou, když se z plánované třídní cesty do mongolského Gobi vyklubal týden. Měl jsem sebou jen nepoživatelné čínské rozinky a zelený chléba. Tak jsem raději nejedl nic. A podruhé jsem dobrovolně držel půst v Panamě. Sjel jsem z cesty mimo civilizaci bez signálu mobilního telefonu a dva dny neměl na práci nic jiného než se koupat v moři a loupat sekyrou kokosové ořechy.

Chtěl jste někdy cestu vzdát a vrátit se?

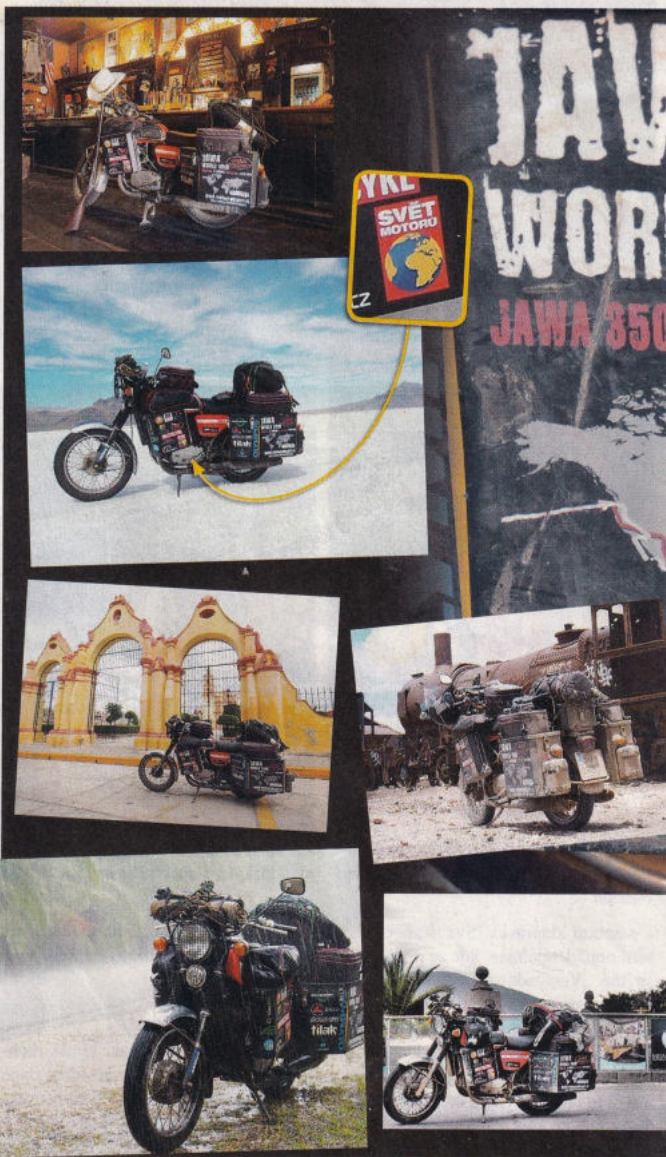
Ani jednou. Něco takového jsem si vůbec nepřipouštěl. Podobné myšlenky kromě toho vytěsnilo emoce. Kolikrát jsem si říkal, že cestu dokončím, i kdybych měl motorku donést na zádech.

Jak stroj zvládl cestu?

Doslova neuvěřitelně. Největším překvapením je stav motoru, který je po padesáti tisících od generálky teprve v půlce životnosti. A to byl mazán nejlevnějším olejem, který jsem cestou sehnal. Většinou pro čtyřtáky, třeba rovnou ze sudu. Nekouřil ani nerachtá. Dnes už vím, že řešit kvalitu oleje do starého dvou-taktu je zbytečnost.

Takže jste neopravoval?

Jel jsem s tím, že se bude cestou opravovat. A také se opravovalo v Rusku a Mongolsku. Kvůli ohnuté zadní ose jsem dokonce musel vyměnit zadní kolo. Při skocích v terénu jsem zlomil stojánek a bez něj jel až do Ekvádoru. Nechal jsem si tam poslat nový, aniž bych tušil, že se za příjem balíčku platí sto dolarů. Kdyby si



Odlonost techniky

Jawka vydržela

Je to k neuvěření, ale až na pár drobností staříčká motorka přestala cestu bez závad. Kromě svařené hlavního stojáčku, od bočního ztracené pružiny a uvolněného airboxu se nic vážného nestalo. Pavel musel cestou vyměnit akumulátor, protože obsluha spediční společnosti nechala po celou cestu lodí z Asie do Ameriky zapnuté zapalování. Kromě toho jednou lepil píchlou dušičku a podruhé „opravoval opravu“. Po vizuální stránce je sice na motocyklu vidět značné opotřebení, ale všechno funguje, jak má. Třeba na ložiskách řízení byste ani po 50 000 km nepoznali, že by někde zadrhávala. Cestou spotřeboval přes 2900 litrů paliva a 70l oleje s průměrnou spotřebou 5,8 l/100 km.



Na solných pláních v Severní Americe dostaly výfuky hodně zabrat a je to na nich znát

Když Pavel vysloužilý stroj z autoškoly koupil s nefunkčním tachometrem, odhadoval nájezd v desítkách tisíc kilometrů. Od renovace přidal dalších 53 000 km.



Jediné, co slyšíte jako hlučnější po nastartování motoru, jsou uvolněné vložky výfuků. Agregát jinak zní jako zamlada.

Cesta kamaráda Pavla Suchého (je to už 10 let) tu byla už několikrát prezentována a připomenuta, ale já myslím, že ani ty roky neubraly nic na tomto skvělém motorkářském výkonu na motocyklu Jawa. Článek jsem objevil ve starším časopisu Svět motorů určeném do sběru, a tak snad nejen mně udělal radost, ale věřím, že zaujme i vás....a třeba i pozvedne sebevědomí jawařů!!!

Text: Petr Slováček
petr.slovacek@axelspringer.cz



Vyšlo v SM

- 26/13** „Bojím se úředníků. To je síla, proti které není obrana. A neznám tropy, ačkoli mám jinde dost najeto.“
- 36/13** „Potvrdila se mi srdečnost a náklonnost Rusů k Čechům. Mongolové už jsou trochu jiní, zvláštní. Ostatně tam mi ukradli jednu z kamer, co vozím na přilbě.“
- 45/13** „Nerad bych to přechvátil, ale motorka funguje lip, než bych k dnešnímu stavu kilometrů původně předpokládal.“
- 02/14** „Štědrý večer jsem strávil v peruánské Arequipě na přístupu k jezeru Titicaca. Druhý den jsem pokračoval v cestě k bolivijské hranici.“
- 08/14** „Zdravím z Buenos Aires. Cesta dospěla do finále, protože po transportu do Evropy zbývá posledních 500 km z Německa do ČR.“

donést na zádech

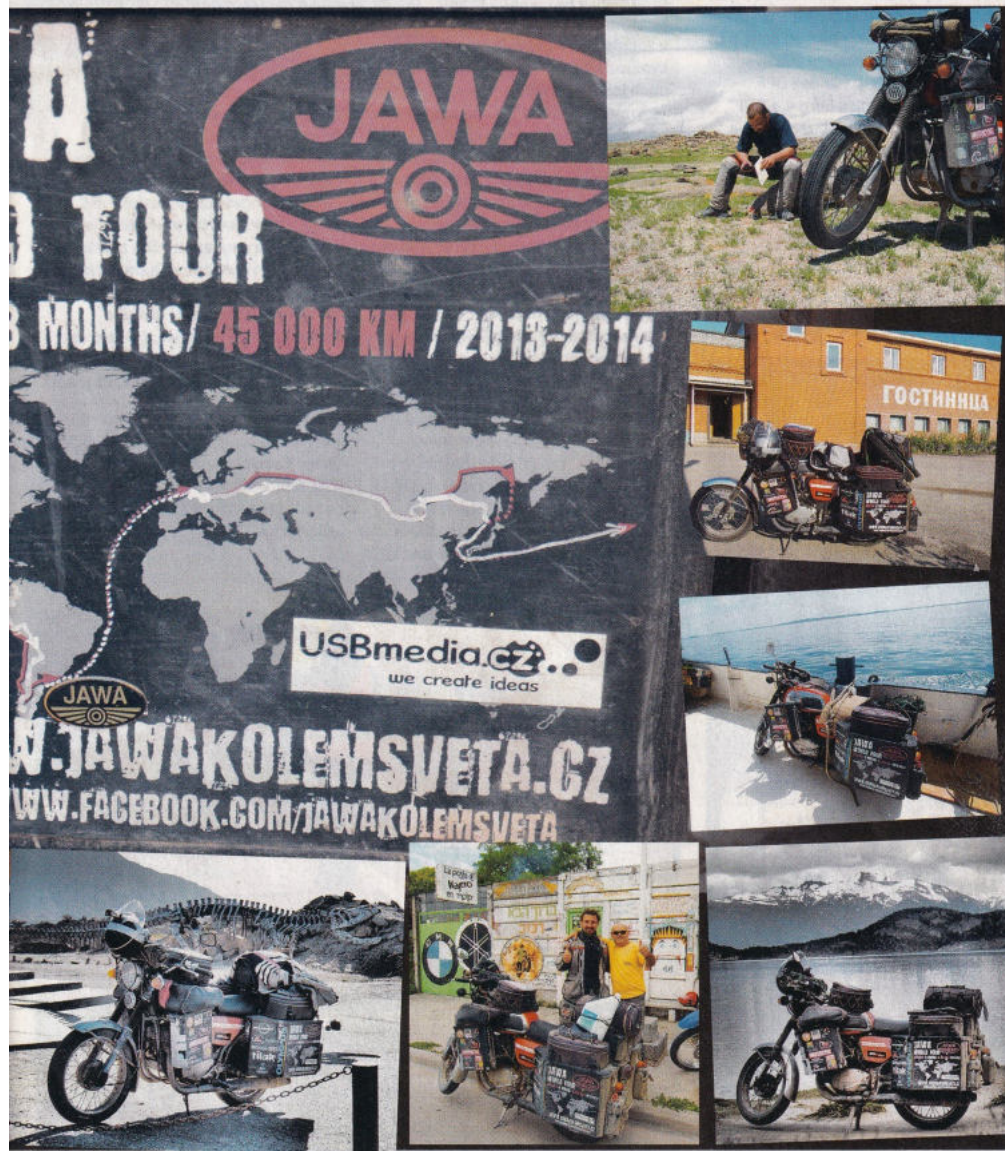


Foto: Pavel Suchý a autor

od americké coca-coly, která je asi o dva centimetry vyšší. Pokud bych jí zmáčkli, mohla by prasknout. Kombinoval jsem proto láhve od džusů.

Dovezl jste si něco z cesty?

Sbíráím barevné písky z různých pouští. A chovám osmáka, kterému jsem dovezl z jeho domoviny šutr na vyhřívání.

Co bylo po cestě nejlepší?

Ledovec Perito Moreno na jihu Argentiny, kde jsem stál asi čtyři a půl hodiny s otevřenou pusou a díval se, jak padá do vody. Nebo pět dní i s motorkou na palubě sto deset let staré plachetnice v Karibiku. Z toho jsem sice šestatřicet hodin prozvracel, ale nelituji.

Co naopak nejtěžší?

Jednání s úředníky, kdy se vám sevrě žaludek. Říkáte si, že jste přece nic neudělali, ale stejně to znamená strávit několik hodin jednáním s byrokraty. Každý chce kopii pasu, ale není schopen mít skener v kanceláři. Takže po dvou hodinách stání ve vedru ve frontě s helmou, bundou, batohem a strachem, co se děje s nehlídanou motorkou, vás pošlou do jiné fronty pořídit fotokopii.

Měl jste potíže s policií?

Jednou mě v Bolívii zastavili za rychlost ve čtyřech tisících metrů nad mořem. Tam byl tak řídký vzduch, že motorka jela sotva devadesát. Když mi na pistolce ukazovali sto patnáct v hodině, vysmál jsem se jim. Podívali se na sebe a odjeli.

Chtěli po vás úplatek?

V Jižní Americe naznačovali, ale dělal jsem vždycky blběho, otočil se a šel k motorce. Říkal jsem si, že kdyby šlo o zákonný poplatek, zastaví mě. Ale nikdy to neudělali.

Ve zl je něco zbytečné?

Spoustu nářadí a náhradních dílů. To byla kila, která bych přistě klidně nechal doma. Ale chyběla mi lžička, protože jsem si v Americe oblíbil avokádo.

Bude nějak přístě?

Asi už ne. Ale rád bych jednou opravil svůj starý moskvič a vydal se s ním do Bulharska. Jako malý jsem tam jezdil s rodiči žigulíkem.

tam koupil stojánek nový, stál by asi sto třicet.

Jak se na českou motorku dívali v zahraničí?

Jawa je ve světě neuvěřitelně populární. Třeba v Argentině má velký fanklub. Za tři týdny za mnou odtamtud přiletí přítel, který se dokonce kvůli Jawě učí česky, jen aby rozuměl příruččkám. Československo má v cizině obrovský kredit. Kdybych jel na čemkoliv jiném, lidi to tolik zajímat nebude.

Nehody a zranění se vám vyhýbaly?

To bylo největší štěstí, protože kdybych si třeba v poušti zlomil nohu, měl bych vážný problém. Velké nehody se mi vyhýbaly, i když jsem měl tříkrát

namále. Asi ikskrát mi motorka upadla při nízkých rychlostech v bahně. Přestože v Mongolsku normálně neprší, teď byly pláně plné bahna. Jsem zvyklý jezdit v terénu, ale tohle bylo něco nového. Neplatila obecně platná poučka dát plný plyn a rychle do toho vletět.

Jak to?

Motorka v bahně vůbec nechtěla jet, ucpával se přední blatník a kolo se nemohlo otáčet. Zkuste ale ve stěpi sehnat větev na očištění bahna. Našel jsem jen žebro z ovce. Nakonec jsem blatník posunul výš a odmontoval klakson, který překážel. Jenže když jsem ujel pět metrů, vyhořela pojistka. Dráty po klaksonu zkratovaly o blatník.

Narazil jste na problémy s palivem?

Všude na světě jsem sehnal benzin. I když jsem potkal jiné cestovatele, kteří museli třeba v Argentině čekat několik dnů, až ho dovezou. Jen jednou jsem měl namále – když mi v Gobi chyběl benzin asi na sto kilometrů. Už jsem kalkuloval, že tam motorku nechám a půjdu pro palivo pěšky. Nakonec jsem sehnal pár litrů od tamních pastevců a dojel.

Kvůli krátkému dojezdu motorky byly kufrы vyrobeny na láhve od coca-coly, do kterých jste plánoval tankovat po celém světě. Osvědčilo se to?

Až na jediný případ v Argentině mi nikde neodmítli natankovat benzin do PET láhve. Ale překvapila mě fľaška

TÉMA

Povinné prohlídky veteránů na STK

Zbytečná buzerace



Od podzimu budou muset historická vozidla povinně na technickou kontrolu na STK

Od 1. září 2023 budou muset majitelé historických vozidel absolvovat technickou prohlídku na STK, stejně jako běžná auta. Zjišťovali jsme, jak to bude vypadat, ale proč se to vůbec zavádí.

O ku státu už neuteče ani kolo – novela zákona 56/2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která vešla v platnost před koncem minulého roku, mimo jiné stanovila začátek platnosti novely vyhlášky 211/2018, o technických prohlídkách vozidel. Ta se nově týká i veteránů. Na povinnou prohlídku

na STK budou muset od září letošního roku už všechna vozidla. Ministerstvo dopravy se ohání tím, že je to nařízení z Bruselu, ale skutečnost je trochu jiná.

Z nuly na pět

Lars Genild, předseda legislativní komise FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens, tedy

Mezinárodní federace historických vozidel), už před bezmála třemi roky uvedl, že „... směrnice EU jasně stanovuje, že každá země má mít možnost historická vozidla buď přímo zcela vyjmout z režimu technických prohlídek na STK, nebo nastavit jinou než dvouletou četnost obvyklou u moderních vozidel“.

Jak vidno, čeští ministerští úředníci si z toho vzali druhou možnost, konkrétně veteránistům novela přikazuje absolvovat technickou prohlídku po delší době než u současných vozidel s běžnými značkami, tedy po pěti letech. „Určitě se shodneme na tom, že každé vozidlo pohybující se po českých silnicích by měl mít stát možnost po technické stránce zkontrolovat,“ obhajuje postup Ministerstva dopravy jeho mluvčí František Jemelka. A dodává, že český přístup k věci je liberálnější než platná úprava.

Foto archiv



Kolik to bude stát? První informace – nebo spíše spekulace – říkají, že by návštěva STK neměla vyjít draž než současné běžné prohlídky

Emise by se neměly měřit u historických vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem s katalyzátorem





Zcela jiného názoru jsou ovšem majitelé historických vozidel. Argumentují jednak technickým stavem svých vozidel, o která se starají často jako o členy rodiny. Navíc s nimi mnoho nenajezdí – sem tam nějaká kochačka, sraz veteránů nebo spanilá jízda. „Ročně se svojí Škodou 1000 MB najedu okolo tří set kilometrů, auto je po technické stránce v naprostém pořádku.“ kroutí hlavou například majitel několika starších škodovek Jaroslav Valenta z Ústí nad Labem. Podle něj je úplně zbytečné kvůli 300km ročně jezdit na technickou. „Jsou to jen další náklady navíc,“ nechá se slyšet.

Rozhodnutí ministerstva nechápe ani Igor Sirota z Ústředního automotoklubu ÚAMK: „Jsem na rozpacích. Doufám, že kontroly zejména starších vozidel nebudou jen čirý formalismus.“ Myslí si, že daleko lepší by bylo ustanovit povinnost technické prohlídky od určitého roku výroby.

Když už, tak s rozumem

Sami představitelé veteránských klubů, kteří v jednáních s ministerstvem postupují v souladu, si přejí, aby technická co nejvíce zohledňovala dobu výroby vozidla. „U nejstarších vozidel do roku 1953 by například technik měl vlastně jen zkontrolovat osvětlení a porovnat výrobní číslo s daty v dokladech,“ míní Václav Kafka, prezident Federace klubů historických vozidel. „Ke kontrolám je třeba přistupovat velmi diferencovaně, vždyť tam patří i vozidla vyrobená v 19. století,“ myslí si František Čečil, předseda Asociace Veteran Car Clubů ČR. Podle něj by bylo ideální rozdělit veterány do tří skupin: starší sedmdesát let, ve věku mezi 50 a 69 lety, vozy z let 1972 a mladší.

Konkrétní je i u dalších kroků. „Navrhujeme také neměřit emise u historických vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem s neřízeným emisním systémem nebo neřízeným emisním systémem s katalyzátorem,“ uvádí Čečil.



Technická prohlídka u nejmladších historických vozidel by měla být ve stejných dimenzích jako u běžných vozidel se standardními značkami

A co na to ministerstvo? Kontrolní úkony a jejich metodiku slibuje přizpůsobit platné legislativě v době uvedení vozidla do provozu a s tím souvisejících technických požadavků. „U nejstarších vozidel před 31. 12. 1952 se prohlídka soustředí na vizuální kontrolu jednotlivých technických celků,“ říká mluvčí Jemelka. Naopak u vozů uvedených do provozu po 1. 7. 1972 už předpokládá technickou prohlídku v současném rozsahu, tedy stejně jako u auta s běžnou registrační tabulkou. Jakoukoli formalnost při prohlídce tak vylučuje.

Jak to bude fungovat?

Termín, kdy to vypukne, je tedy dán. Jinak je vše zatím v rovině návrhů a spekulací – na co konkrétně se mají majitelé veteránů připravit, o tom teprve rozhodne vyhláška. Na jejím základě pak bude vytvořena příslušná instrukce, která by měla vyjít ve Věstníku dopravy. Ta by měla všechno upřesnit. „Čekáme na přesné znění novely vyhlášky, zatím se nic konkrétního neprojednáválo,“ uvádí za třetí stranu kontrol veteránských vozidel, tedy STK, předseda její profesní komory Jiří Rejmon. Jak dodává, jistě budou rozdíly u starších vozidel, která nebyla homologovaná. Řešit by se podle něj měly i součástky, které

se už nevyrobějí nebo se nedají sehnat, například pneumatiky nebo výfuky.

U mladších vozidel po 1. 7. 1972 to podle něj bude o něco jednodušší. „Technici musí dnes umět udělat prohlídku každého vozidla, které přijede s klasickými značkami, takže základní informace mají,“ tuší Rejmon.

A co cena?

Každého samozřejmě také zajímá, kolik za to. Náklady na provoz veteránů ze zákona se dosud vztahují jen na povinné pojištění, které se vzhledem k sezonnosti používání počítá v řádech stokorun.

Kolik ale bude stát pro ně nově zavedená technická? Ani tady zatím jak veteránisté, tak ministerstvo žádnou konkrétní sumu neudávají. Jemelka se pouze ohrazuje proti názoru, že to je jen další ze způsobů, jak přihrát STK nové zakázky. Nadále trvá na tom, že je to jen jedna z cest, jak zajistit kontrolu historických vozidel a přispět tak k větší bezpečnosti na silnicích.

Předseda komory STK Rejmon je přece jen konkrétnější – nepředpokládá, že by prohlídky veteránů měly vyjít draž než u současných vozidel. Ty se podle aktuálních cen pohybují od 1100 Kč výše.

Tři skupiny

Novela stanovuje tři skupiny historických vozidel. První tvoří vozidla uvedená do provozu do **31. prosince 1952**. Do druhé spadají vozy od **1. ledna 1953 do 30. června 1972**. Do třetí pak vozidla po tomto datu, tedy od **1. července 1972**.

Jak to funguje dosud

Současná právní úprava stran provozu historických vozidel stanovuje platnost jejich pravidelného testování na 24 měsíců. To se skládá ze dvou dílčích částí, a to testování na historickou původnost, a dále kontrolu veteránů z hlediska jeho technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.

Jak je to jinde v Evropě

Dánsko: Veškeré motocykly jsou z povinnosti technické prohlídky na STK vyňaty a historická vozidla, tedy vozy starší 30 let, podstupují STK každý osmý rok.

Švédsko: Historická vozidla starší 50 let nemusí na technickou vůbec, vozy v rozmezí mezi 30 a 49 lety STK podstupují každý druhý rok. Moderní vozidla mladší 30 let každý rok.

Velká Británie: Vozidla starší 40 let jsou technické prohlídky zcela zproštěna, motocykly podstupují STK jako auta.

Francie: Vozidla registrovaná jako historická a vyrobená před rokem 1960 jsou z povinnosti technické prohlídky zcela vyřazena.

Itálie: Prohlídka na STK pro historická vozidla je každý čtvrtý rok.

Zdroj: FIVA

Víte, že ...

... v Česku je evidováno na 45 000 veteránů?

... největší vliv mezi majiteli veteránů mají Federace klubů historických vozidel (6000 členů), Asociace Veteran Car Clubů ČR (2500 členů) a Asociace klubů historických vozidel (2000 členů)? Všechny tři zastupují i zájmy neorganizovaných veteránistů.

... v ČR aktuálně funguje na 400 stanic STK?

... při rovnoměrném rozdělení veteránských vozidel na pět let a všech stanic by se ročně odehrálo okolo 9000 technických prohlídek na STK? Na každou stanic ročně by vyšlo přes dvacet vozů se zelenými značkami. To ze 4,5 milionu technických prohlídek všech kategorií vozidel na STK ročně činí jen zlomek procenta.



Prohlídka aut uvedených do provozu do konce roku 1952 by se podle představa ministerstva měla soustředit hlavně na vizuální kontrolu jednotlivých technických celků

KALENDÁŘE FIRMY MILATA S.R.O.

Československé motocykly do objemu 50 ccm 1960 - 1992



LEDEŇ 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992

2017 MILATA.CZ
EKOLOGICKÁ LIKVIDACE AUTOVRAKŮ

AUTOVRAKOVISŤE - DOBRÁ 203 (u F-40)
PRODEJ POUŽITÝCH ODLÉP A PNEUSERVIS
T: +420 558 642 172, F: +420 607 703 311



LEDEN | ÚNOR | BŘEZEN | DUBEN | KVĚTEN | ČERVEN | ČERVENEC | SRPEN | ZÁŘÍ | ŘÍJEN | LISTOPAD | PROSINEC



JAWA 250 typ 11/80 - Rikša
Vyráběna Družstevní Větví v Jelení u Rychnova nad Kněžnou (pověřil výrobce).
Máx. rychlost: 60 km/h, Váha suchá: 160 kg, Dvojitelná zatížení: 240 kg.
Rok výroby: od 1950. Délka: 2400 mm, Šířka: 1180 mm, výška: 6,6 m.

2019
Centrální vrakoviště
MILATA
Ekologická likvidace autovraků
Prodej použitých autodílů

Dobrá 203, 739 31 Dobruška (u F-40)
+420 558 642 172, +420 607 703 311
www.milata.cz, fb.com/milata, emailata



LEDEN | ÚNOR | BŘEZEN | DUBEN | KVĚTEN | ČERVEN | ČERVENEC | SRPEN | ZÁŘÍ | ŘÍJEN | LISTOPAD | PROSINEC



CZ 175 typ 505 - Rikša
Vyráběna CZ Spolka s.r.o. Máx. rychlost: 52 km/h, Váha suchá: 255 kg.
Rok výroby: od 1962. Dvojitelná zatížení bez jezdců: 200 kg.
Rok výroby: od 1962. Délka: 2700 mm, Šířka: 1220 mm, výška: 6,3 m.

2020 MILATA
VAŠE CENTRÁLNÍ AUTOVRAKOVISŤE V DOBRÉ



Motocykl SK 90 SPRINT
Prototyp. Realizace mimo sdružení výrobu.
Rok výroby: cca 1970.

Výjimečné motocykly slovenské výroby 1970 - 1998



Motocykl PELAS - PSPO 50
Rok výroby: 1992.



JAWA 50 typ 23 MUSTANG
Sportovní verze pro mládež. Vývoz Anglie.
Rok výroby: 1980.



Motocykl BABETTA SX 162
Rok výroby: 1998.

MILATA s.r.o.
Ověřené vrakoviště
Ekologická likvidace autovraků
Prodej použitých autodílů
Pneuservis - levné pneu a disky
Dobruška 203, 739 31 Dobruška (u F-40)
+420 558 642 172, +420 607 703 311
www.milata.cz

LEDEN | ÚNOR | BŘEZEN | DUBEN | KVĚTEN | ČERVEN | ČERVENEC | SRPEN | ZÁŘÍ | ŘÍJEN | LISTOPAD | PROSINEC

VB

Policejní motocykly ve službách Veřejné bezpečnosti 1963 - 1991



JAWA 350 typ 354
Požadavek na nové motocykly bezpečnostní CSRS.
Výrobce: JAWA T.A. v Trstevně Bohemské.
Kapacita: výrobní družstvo JAW v J. z. Páralovic.
Pro vozidlo včetně zbraní po celá desetiletí.

2021 MILATA
VAŠE CENTRÁLNÍ AUTOVRAKOVISŤE V DOBRÉ



JAWA 350 typ 634-5
Příležitost pro další vrakové doplnění flotily 1975.
Postupně používáno a majiteli obměňováno do roku 1991.
Oč sádkové výroby měřené hlavně jízku a jízdní vozidla kapotová.

MILATA s.r.o.
Ověřené vrakoviště
Ekologická likvidace autovraků
Prodej použitých autodílů
Pneuservis - levné pneu a disky
Dobruška 203, 739 31 Dobruška (u F-40)
+420 558 642 172, +420 607 703 311
www.milata.cz

LEDEN | ÚNOR | BŘEZEN | DUBEN | KVĚTEN | ČERVEN | ČERVENEC | SRPEN | ZÁŘÍ | ŘÍJEN | LISTOPAD | PROSINEC

2022 MILATA
VAŠE CENTRÁLNÍ AUTOVRAKOVISTĚ V DOBRĚ



JAWA 

Úspěšné československé motocykly v zahraničí





JAWA 250 CALIFORNIAN II
Vyráběná pro trh USA. Rok výroby 1968. Californian vychází z modelu Jawa 250 typ 590 Sport.



ČZ 250 CUSTOM
Projekt apríl. Rok výroby 1977. Vychází z modelu ČZ 250 typ 472.



MILATA s.r.o.
Ověřené vrakoviště
Ekologická likvidace autovraků
Prodej použitých autodílů
Pneuservis - levné pneu a disky
Dobrá 203, 739 51 Dobruška F-MI
+420 558 642 172, +420 607 703 311
www.milata.cz

Leden	Únor	Březen	Duben	květen	červen
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

ČZ 250 TRIAL SPECIAL
1982



Historické SPORTOVNÍ MOTOCYKLY MILATA



Nerealizovaný projekt ČZ Strakonice
Vývoz Anglie



2023 MILATA
VAŠE CENTRÁLNÍ AUTOVRAKOVISTĚ V DOBRĚ



Ověřené VRAKOVISTĚ

MILATA s.r.o.
Ověřené vrakoviště
Ekologická likvidace autovraků
Prodej použitých autodílů
Pneuservis - levné pneu a disky
Dobrá 203, 739 51 Dobruška F-MI
+420 558 642 172, +420 607 703 311
www.milata.cz

Klenot divišovských konstruktérů

1963

ESO MC 500 MOTOCROSS „METYS“



Leden	Únor	Březen	Duben	květen	červen
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

P.S. Netelefonujte, nepišťte, nemejlujte, nefaxujtekalendář z roku 2019 nemám!!! Pokud bych ho sehnal, doplním :-)

Uvnitř čísla jste se mohli dočíst o zajímavém motocyklu (viz na této stránce nahoře vpravo na kalendáři 2023 - ČZ 250 Trial Speciál). Náhodou se mi pak dostal do ruky (tedy spíš počítače) zajímavý odkaz na jinou úpravu motocyklu. Jedná se sice taky o motocykl terénní, ale postavený úplně jinak, na jiném základě a tak, aby připomínal kultovní motocykl ESO.



Záplata Garage Dominator/ESO

Jedná se o přestavbu Hondy Dominator z roku 1991, kterou provedl Petr Záplatník, kterému všichni říkají Záplata. Vzorem pro tuto přestavbu bylo staré endurové ESO.

Na motocyklu jsou použity díly Jawa a ČZ, např. nádrž, zadní blatník, tlumiče výfuku jsou repliky na Jawu 500 OHC, které předešly byly asi ze všeho nejdražší.

Motor potřeboval generálku, a tak když už byl rozebraný, tak byly vyleštěny a slícovány kanály pro zvýšení výkonu, karburátor je Mikuni. Karter Dominatora se zbytkem motoru tak úplně nedařil – Záplata ořezal karter z Jawy 250 tak, aby se dal použít jako kryt. Geniální! Celkem cca 2000 hodin práce.

<https://motohouse.cz/prestavba-zaplata-garage-dominator-eso/>



PROJEKT MUZEA PRAGA V CHOMUTOVĚ KONČÍ.

Projekt muzea Praga v Chomutově končí. O osudu unikátní sbírky se bude jednat
Reportér Radek Pecák



Podruhé během několika let se pravděpodobně opět budou stěhovat historická vozidla značky Praga a statisíce dokumentů, které jsou součástí unikátního dědictví kdysi největší české automobilky. Termín, kdy si exponáty z vlastnictví pana Příhody bude moci prohlédnout veřejnost, se tedy opět odsouvá na neurčito.

Vloni pan Emil Příhoda, který již 64 let tvoří sbírku automobilů a dalších exponátů připomínajících značku Praga, oslavil devadesátiny. Letos se pak, poprvé ve svém životě, odhodlal prodat jedno vozidlo ze své sbírky. "Jedná se o vůz Praga NDO, který desítky let sloužil pražskému dopravnímu podniku. Lidé z Muzea městské hromadné dopravy v pražských Střešovicích mě už dlouhou dobu přemlouvali, abych jim ho prodal a nakonec jsem tedy vyhověl," uvedl v exkluzivním rozhovoru pro Deník Emil Příhoda.

Bylo to pro něho velmi složité rozhodování, které se na něm podepsalo i zdravotně, říkají lidé z jeho okolí. Navíc je problé-



mem, že podepsaná smlouva o převodu vlastnických práv na tento unikát nemůže být naplněna. Autobus se totiž, stejně jako mnoho desítek dalších osobních aut, nákladáků a strojů a celý archiv, nachází již od konce minulého desetiletí v Chomutově.

Minulé vedení Ústeckého kraje podepsalo před léty s panem Příhodou smlouvu na třicetiletou spolupráci. V ní se kraj zavázal, že poskytne vhodné prostory a vybuduje novou expozici Muzea Praga. To staré muzeum, které se nacházelo ve středočeských Zbuzanech, a které pan Příhoda vybuvoval společně se svým synem, totiž musel kvůli rodinným majetkovým sporům opustit.

Epidemie přerušila i stěhování muzea Praga ze Zbuzan do Chomutova

Jenže, po přestěhování do Chomutova tam vozidla a další exponáty nehnuté stojí ve starých halách. Nikdo je nerenovuje, budovy zůstávají ve stejném stavu, jako když se do nich převezla. "Bylo by samozřejmě třeba, aby se alespoň



hustily pneumatiky a protáčely motory, ale to se neděje," říká pan Příhoda. Tento stav dává do kontrastu s činiteli hasičského muzea ve Zbirohu, kterému zapůjčil hasičské speciály ze své sbírky.

Spěje to k ukončení smlouvy...

Do areálu v Chomutově má od samého počátku jen velmi omezený přístup. Se sbírkou nesmí nakládat, což samozřejmě znamená také to, že nemůže předat pražskému muzeu zmiňovaný autobus.

Projekt na vybudování muzea nové vedení kraje odsunulo na neurčito. Důvodem jsou samozřejmě peníze, kterých je zapotřebí na jiné záležitosti.

Areál Muzea Praga po letech ožil. Vozidla bývalého majitele však postupně mizí

Proto je pan Příhoda v současné době rozhodnut dohodu s Ústeckým krajem ukončit. Jeho představitelé se rozvázání smlouvy také s největší pravděpodobností nebudou bránit. Vyplývá to z vyjádření tiskové mluvčí Ústeckého kraje Magdaleny Fraňkové: "Celá tato záležitost je momentálně v rukou právníků jak ze strany Ústeckého kraje, tak ze strany rodiny Příhodových. Lze říci, že vše spěje k ukončení smlouvy, což bude výhodné pro obě strany. Rodině to např. umožní okamžitě disponovat s automobily," sdělila na dotaz Deníku.

Co ale bude se sbírkou dále, je zatím ve hvězdách. "Já bych byl moc rád, kdyby se vrátila někam na území hlavního města. Minulé vedení tomu bylo docela nakloněno, uvidíme jak dopadne jednání s tím novým. Určitou pomoc mám přislíbenou také od Ministerstva kultury," uzavírá Emil Příhoda.



