

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

Cezeta - **řský občasník**
 časopis pro majitele a přátele retroskútrů

číslo **85**

PODZIM 2023

VYCHÁZÍ OD ROKU 2001
 ČÍSLO VYŠLO 1.10.2023
WWW.SKUTRKLUBCEZETA.CZ

KONTAKTY:
 marcel@skutrklubcezeta.cz

AFRIKOU NA ČEZETĚ



EDITORIAL

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

Čezetářský občasník.

Všimli jste si? Hezké číslo
 Občasníku 85 a já mu věno-
 val trochu odlišnou úvodní
 hlavičku, aby byla trochu
 barevnější. V Občasníku se
 také dočtete, že jsme měli
 dvě velká jubilea skútrsra-
 zů, které pořádá náš klub
 ČSSČ již od roku 2004. Tato
 jubilea jsme společně oslavi-
 li na srazu ve Zruči n. S.
 To samozřejmě není všech-
 no, co vás v tomto čísle Ob-
 časníku čeká. Doufám, že si
 tu každý z vás najde něco,
 co ho zajímá.

pokračování na další straně

OBSAH:

Editorial	1
Úvod	2
Co jsme dělali	2
- Skútrsraz Prášíly	8
- 75. skútrsraz Zruč n.S.	17
- Skútrsraz Lhenice	27
6-ti a vícekolky	32
Střípky z historie RVHP	48
Zajímavosti	53
Čtenáři nám píší	59
- Na Ogaru Malou dohodou	64
Plán akcí ČSSČ	70
Závěr	71
Přílohy	72
- Čs. aerodynamika	76

75 + 25 = 100 ...nevěříte??? Tak čtete na str. 17 v Čezetářském občasníku číslo 85

EDITORIAL

...pokračování

Vydání **Občasníku** se trochu opozdilo, protože zrovna před termínem pravidelného vydání se konalo několik víkendových akcí za sebou, které jsem chtěl ještě v tomto čísle svými reportážemi zachytit. Asi tu nebudu popisovat, co všechno v **Občasníku** najdete, to uvidí každý čtenář sám. Snad jen vás chci upozornit na předběžný **plán akcí ČSSČ pro rok 2024**.

V příloze jsou články, které sice nejsou přímo „skútristické“, ale mají nějaký vztah k historii a já věřím, že někomu z vás určitě zaujmou.

Nevyhnul jsem se uveřejnění některých informací o našich čelních politických představitelích. Jak pan „vachmajstr“ ve Švejkovi informoval okresní hejtmanství, že „obyvatelstvo je loajální“, tak se dá říci, že dnes je obyvatelstvo značně „nasrané“. Tak si jako správní potomci Švejka svoji nespokojenost s touto novou „pětidemoliční totalitou“ vybíjíme v humoru. Ten humor bohužel občas není humorem, ale krutou pravdou, jen trochu ironicky zobrazenou. Moc bych si přál dožít se takové vlády u nás, která by myslela na blaho nás Čechů a nebyli jsme pro ni až za Ukrajinou, USA, NATO, Bruslem, vlastním prospěchem atd. Určitě mám v záloze dost materiálů, které by v rubrice „Na okraj“ mohly tyto naše nářky na nejhorší vládu od sametové revoluce nahradit.

Marcel Malypetr

Ale občas se objeví i jiné hezké a nepolitické vtipy:

Jede chlap metrem a v tlačenici se mačká na ženu. Muž: „Promiňte paní, to není to co si myslíte. Já mám malou výplatu a dostávám jí v mincích zabalené do vátečku. A ten jsem si dal do kapsy ...“



V další stanici se na muže obrátí žena a prohlásí: „Vážený pane, že máte malou výplatu vám věřím. Že ji dostáváte v mincích vám taky věřím. Ale to, že vám mezi Václavákem a Karlovým náměstím přidali ... to vám teda nežeru!“

ÚVOD - „BENZINKA“

Dnes jsem se rozhodl pro trochu delší Úvod, který jsem nazval „Benzinka“ a kterým navážu na svoje informace z **Občasníku** číslo 83 ohledně svého původního bydliště, a dále na moje již dříve uveřejněné fotografie starých benzínových čerpadel.

Vy, starší čtenáři, taky máte čím dál tím větší problém s takovou jednou proradnou mrškou, která si říká „nostalgie“??? Mockrát jsem si vzpomněl na starou benzinku v našem městě, kde jsem bydlel, a velice litoval, že nemám žádnou fotku. Ale koho by tenkrát napadlo fotit si obyčejnou benzinku na náměstí??? Ale na druhou stranu jsem se začal o starší benzinky trochu zajímat a zjistil jsem, že jsou to krásné stavby, krásné fotky, krásné vzpomínky vyslechl jsem si dokonce jednu přednášku o benzínkách v rodném domě Ferdinanda Porscheho.

A představte si, co se stalo. Jedna velice sympatická barmanka Stáňa, která je mj. neteř mého spolužáka, založila na Facebooku stránky pod názvem Historie Postoloprta, a tam se objevily i fotky staré benzinky. Nevím, jestli **Občasník** čte někdo, kdo zná tuto



si dobře pamatuju, byly to 4 litry za 4 x 2,10 Kčs (benzín Normal) + olej a cena byla celkem asi 10,10 Kč. Myslím, že ty tři stojany, které vidíte na fotkách byly nafta, benzín Normal a benzín Special. Určitě si jen pamatuji, že benzín Special stál litr 2,40 Kč. Ani nevím, kolik stála nafta, ale pamatuji se, že topná nafta, kterou jsme také kupovali, byla stejná a ze stejného stojanu, ale platila se poukázkami, jmenovala se myslím Benvalor (nebo tak nějak) a litr stál 0,90 Kč !!!

A tak se nemůžete divit té mojí nostalgii. Ty ceny, co uvádím, byly aktuální v 70. letech minulého století. Název naší měny se sice změnil z Kčs na Kč, ale jinak měna je stále stejná :-).

Ale vraťme se k té benzince. Už nevím kdy byla zrušena, ale bylo to v době, kdy se vehementně rušily benzinky v obcích a vystrkovaly se za města. Ta naše postoloprtská benzinka byla zrušena bez náhrady a až o moc let později byla postavena benzinka „Macháč“ o několik kilometrů za městem směrem na Louny (dnes je to ONO).

Vy, kteří pamatujete staré benzinky, tak určitě při pohledu na tu „mojí“ z mládí zavzpomínáte na to, jaké to tenkrát bylo. I to oblečení obsluhy...dnes možná trochu úsměvné, ale tak to prostě bylo. Jo, a benzín s olejem se míchal ve speciální míchací konvi.

Na poslední fotce vidíte aktuální fotku z Postoloprta a pohled na tu uličku, kde byla benzinka. Je to ta ulička za oranžovým sloupem. Jen v dálce vedle kostela zůstala hospoda u Semanů, která ovšem už dávno byla přejmenována na Modrou hvězdu.



historii, ale ty dvě dámy na fotkách, které se střídaly jako obsluha u benzinky, se jmenovaly Mračková a Štochlová a jejich dcery byly moje vrstevnice, jmenovaly se myslím Ivana a Alena.

No a k těm dvěma dámám jsem já jezdil od 15 let tankovat benzin do svého Pionýra Mustanga. Byly to vždy 4 litry normálu + olej M2T z takového igelitového pytlíčku. Pokud



CO JSME DĚLALI

Začaly prázdniny, hlavní letní a tedy i turistická sezóna. Nás čekalo několik srazů, a tak jsme se snažili, abychom si to všechno užili co nejlépe. A začali jsme v krásném koutu naší země - v České Kanadě.

NA OKRAJ



72. SRAZ ČSSČ ČESKÁ KANADA 23.-25.6.2023 (*****)



Začalo i astronomické léto a naše klubová sezóna pokračovala dalším srazem, tentokrát v regionu známém jako **Česká Kanada**, tedy na jihu Čech, v blízkosti rakouských hranic v okolí města **Nová Bystřice**. A právě kousek vedle tohoto města v obci **Blato** jsme byli ubytováni v penzionu **Lada**. Tam jsme se v pátek před večerí všichni sešli, i když naše trasy byly rozdílné a jeli jsme do cíle po malých skupinách, podle našeho bydliště, jak to komu nejlépe vyhovovalo.



Večer jsme povečeřeli, poseděli, popili, i když tady bych se rovnou zastavilnejsem asi ten správný degustátor pivního moku, ale kolegové příliš nechválili pivo, ...ani Prazdroj 12°, ani Gambrinus 10° nikoho moc neoslovil. Na zapití večere to asi opravdu stačilo, ale posezení u piva „bez pěny“ bylo už méně záživné. To se pan hostinský opravdu moc nevytáhl :-).

Snídaně byla naplánovaná na 8. hodinu, odjezd o hodinu později. Počasí nebylo úplně ukázkové, a tak během celého víkendu bylo vidět, že občas někdo „stáhl kalhoty, i když jez byl ještě daleko“tedy vlastně natáhl gumové kalhoty, i když déšť jen hrozil černými mraky honícími se po obloze.

Snídaně byla formou švédského stolu a podstatně lepší než večer pivo, takže jsme se všichni myslím dobře najedli, a skoro na čas vyrazili. Kolega Martin Švamberský měl trochu problémy s úplně novou javičkou 350, která asi omylem minula v Jawě výstupní kontrolu, takže podfukovala pod hlavou, po zapnutí blinkačů se přepálila pojistkano takové ty drobnosti, které by ale asi na funkci novém motocyklu neměly být. Každopádně je hezké, že zase český člověk našel tu správnou skulinku v předpisech, která umožňuje prodej těchto dvoudobých javiček, i když je to vlastně teoreticky nemožné a Bruselem zakázané. Tím podnikavým českým člověkem jsem nemyslel Martina, ten je jen koncovým zákazníkem a využil tuto možnost získání motocyklu stejně jako už předtím další kolegové z našeho klubu.



První naším cílem byl hrad **Landštejn**, ale tuto památku jsme vyřešili jen fotografiemi, nikomu se nahoru do kopce nechtělo. A tak prvním opravdovým cílem byly nedaleké **Slavonice**, známé svým krásným náměstím a přístupným podzemím po něm. Někteří využili možnost posezení u kávy, někdo si dal na náměstí zmrzlinu, někdo se vydal do

Auto-moto muzeum „U Kučerů“ Soběslav



Soukromé muzeum historických motocyklů a vozidel u Kučerů bylo v Soběslavi otevřeno v roce 2015. Naše muzeum se rozprostírá na ploše cca 600 m² a nachází se v něm zejména historická vozidla a motocykly z 30. let převážně české výroby. V prostorách našeho muzea zajišťujeme testace historických vozidel a motocyklů.



NA OKRAJ

Slavonice



Vznik města se datuje kolem 12. století. Nejstarší písemná zpráva pochází z roku 1260. Původně se jednalo o osadu, později o trhovou ves, která patřila pánům z Hradce (větev Vítkovců).

Ves se pomalu rozvíjela v opevněné město. Od 13. století také zřejmě vznikl propracovaný podzemní systém, který sloužil nejen jako odvodňovací, ale zároveň i jako obranný systém města.

Město výrazně ovlivnilo 14. století. Tehdy patrně došlo k rozšíření starší opevněné kruhové osady o prostornější, mírně se svažující, tržiště směrem na západ (nám. Míru) a zároveň o tržiště směrem na východ v podobě rozšířené ulice (Horní náměstí).

Obě náměstí vytvořila středověká zástavba měšťanských domů postavených na dlouhých parcelách s úzkými dvory, jejichž zadní část zaplňovaly stodoly a hospodářská příslušenství.

Po celé délce severního a části jižního okraje města pak vznikly boční ulice s řadou malých domků (Jana Švermy a B. Němcové). Dodnes se zachovaly části městského opevnění a dvě ze tří městských bran. Od konce 15. století pak bylo v okolí Slavonic zakládáno mnoho rybníků.

V 16. století prožívalo město hospodářský rozkvět, došlo také k přestavbě všech domů na obou náměstích. Podoby domů se dochovaly až dodnes. Je možno zde zhlédnout sklípkové klenby, průčelí domů s typickými štíty odvozené z italské renesance, cechovní místnosti s nástěnnými malbami. Nelze také zapomenout na bohatou sgrafitovou výzdobu (vedle psaníčkových sgrafit lze spatřit i složité figurální scény).



podzemía pak ještě jedna možnost, že se třeba kolega Jarda vydal do podzemí, ale když zjistil rozměry průchodů v chodbách, tak se raději vrátil a dal si kávu, protože to bylo bezpečnější, než někde v chodbě v podzemí uváznout :-).



Když všichni ukončili svoje činnosti, zavelel Libor k odjezdu k benzince, protože nás čekala vyjížďka do **Rakouska** po kopečkách kolem hranic, kde se to benzinkami zrovna nehemží. Vyjížďka byla určitě moc fajn, i když jsem si občas myslel, že zase

někde skončíme v poli, jak se to už nejednou při podobných výletech stalo :-), ale dobrý, vždy jsme se zase z polních cest vrátili do civilizace a na silnicijen doprovodný vůz se občas těžko po cestách protahoval úzkými místy.

Když jsme se vraceli zpátky do Čech, zastavili jsme se na hranicích a mohli si vybrat, jestli „pohnojíme“ rakouský nebo český les :-). mezitím už ale také nastal čas oběda, a tak nás Libor zase zavedl do nějaké vesničky k místní restauraci, kde jsme měli objednaný oběd. Sice jsem ještě po bohaté snídani neměl ani moc hlad, ale řízek s bramborovým salátem byl příliš silný argument na to, abych nějak moc vzdoroval :-).



Oběd dobrý, jen Martina neopustila jeho smůla (tedy myslím ty závady na jeho jawičce) a nečekaně se objevila i závada na plastové židli, na které seděla vzhledem k tomu, že plastová židle je poměrně jednoduché zařízení, tak si asi umíte představit, o jakou fatální závadu se jednalo!!!!



Martin si prostě vybral na tomto srazu trochu smůly, jak s motorkou tak i se židlí. Ale dobře to dopadlo, takže Martinovi zbyde jen nepříjemná a nám ostatním tak trochu škodolibáaž veselá vzpomínka :-).

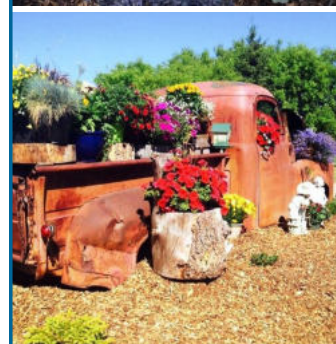
V době oběda dorazil i kolega Zdeněk Paulus, který toho musí vždycky stihnout víc a omlouvá to otřepaným sloganem: „I cesta je cíl“, což je asi pravda, ale při těch srazech si to trochu užít s partou večer u piva a nejen pořad cestovat, tak to má taky svoje kouzlo.

Po obědě jsme jeli pod Liborovým vedením do **Soběslavi do Auto-moto muzea „U Kučerů“**. Toto muzeum je velice hezké a zajímavé a musím říct, že díky dobovým předmětům, které krásně dokreslují období výroby vystavených historických strojů, tak nějak mému srdci bližší. Jedna věc je veterán a druhá věc je jeho dobatedy období jeho vzniku a výroby. Samozřejmě, že pokud má být muzeum jen přehlídkou techniky strojů, může být strohé, ale pokud se jedná o muzeum mapující historii a nějaké historické období, jsou ty předměty denní potřeby naprosto nepostradatelným doplňkem.



NA OKRAJ

Auta na zahrádce



Návštěva muzea měla takovou nepříjemnou dohru. Pan majitel zavolal Liborovi, jestli se nám muzeum líbilo, a pak jen tak prohodil, že z 15 návštěvníků zaplatilo jen 10 :-). Nechci nikoho odsuzovat ani napomín-

NA OKRAJ

TELČ



Podle místní pověsti je založen Telč spojováním vítězstvím moravského knížete Otty II. nad českým Břetislavem r. 1099. Na paměť bitvy prý založil vítěz kapli, později kostel a osadu, dnešní Staré Město. Historicky doložená je teprve zpráva o zeměpanském dvorci a strážní věži s kostelíkem – sídlo královského správce. Toto královské zboží Telč vyplatil Karel IV. nejprve ze zástavy (1335) a později vyměnil za pohraniční hrad Bánov (1339) s Jindřichem z Hradce. Tento rod zakládá novou Telč. Předpokládá se, že to byl Menhart z Hradce, který po roce 1354 postavil hrad, kostel, vodní opevnění a gotické domy po obvodu rozsáhlého tržiště. Rozvíjející se město, obdařené již od Karla IV. právem hrdečnickým a výročními trhy, trpělo v dalším čase požáry (1386 vyhořela celá západní polovina náměstí včetně kostela a radnice) a později husitskými bouřemi. Podle městské kroniky, založené 1359 (a později ztracené), byla Telč – kromě hradu – dobyta 1423 husitským vojskem pak Janem Hvězdou z Vícemilic. Město se dlouho vzpamatovávalo, i když získalo v 15. století další privilegia (jarmark, vaření piva, prodej soli).



nat, ale fakt je ten, že během prohlídky a výkladu pana majitele jsme se rozprchlí po celém muzeu, někteří už odcházeli a my, co jsme tam zbyli, jsme se až úplně na konci prohlídky dozvěděli, že se vstupně platí, kolik se platí a kde se platí. Tak jsme platili panu majiteli přímo do ruky, ale někteří už opravdu mohli být z muzea venku a někde sedět ve stínu. Je to sice nepříjemná záležitost, ale myslím, že nezaviněnákdyby se platilo u vstupu jako jinde, problém by neexistoval.

Po prohlídce muzea se zase s námi rozloučil Zdeněk a odjel na třetí víkendovou akci :-)) a my jsme zajeli k benzince na zmrzlinu popř. kafčo, a pak jsme už pokračovali zpátky do penzionu.



Večer jsme zase poseděli, podiskutovali, popiliale pivo se nezlepšilo, takže zase přišli k chuti nějaké ty domácí zásoby, co kdo ještě našel v tašce nebo v PAVU :-)). Samozřejmě jsme se i dohadovali o programu na neděli, protože jsme měli v plánu ještě navštívit **Muzeum amerických vozů v Nové Bystřici**, kde jsme sice už kdysi byli, ale ne všichni, a tak jsme se usnesli, že toto muzeum můžeme vidět i znovu. Kolega Honza Homolka dále nabídl možnost návštěvy **Telče** s tím, že jeho kamarád je kastelánem na zámku a nechá nás parkovat na 2. zámeckém nádvoří.



Ráno po opět dobré a vydatné snídani jsme vyjeli trochu později, abychom byli v **Nové Bystřici** na 10. hodinu a tedy čas otevření muzea. Už jsme nejeli všichni, někdo už odjel domů, někteří už naložili skútry na vozík a lenořili v autě. Muzeum jsme samozřejmě pořádně prohlídli a hlavně obdivovali zrenovované „dřevěné“ nákladáčky, které tam minule ještě nebyly.



Po prohlídce muzea jsme se zase rozloučili a rozdvojili. Jedna parta odjela směrem na Prahu a domů, my zbylé 4 motorky a skútry jsme jeli pod vedením Honzy do **Telče**. Tam jsme opravdu zaparkovali až v zámku, který je v současné době ve finiši velké rekonstrukce. Zaparkovali jsme a šli se projít po krásném náměstí, které patří mezi památky UNESCO.



Dali jsme si zmrzlinu a náměstí celé obešli. pak jsme se vrátili na zámek, Honza zavolal svého spolužáka, který tam s námi asi půlhodinku pohovořil a dozvěděli jsme se spoustu zajímavých věcí, i ze zákulisí renovace zámku.



Pak jsme vyrazili směrem k domovu. Blažkovi se cestou odpojili a my tři poslední mohykáni jsme se zastavili na oběd, pak o kus dál na kávičku, a to byl vlastně konec. Honza se od nás u Hradce Králové odpojil, Vlastík zůstal v Hořicích a já jsem dojížděl domů sám až večer v sedm hodin. Takže to byl opravdu plně nabitý víkend, jak má být.

A hodnocení??? Asi jste zaregistrovali dvě drobné diskrepance, a to placení vstupného a ne úplně dobře ošetřené pivo. myslím, že u toho piva je to jasné, za cenu, která tam za pivo byla, by se o to pan vedoucí mohl trochu lépe starat. A to vstupné??? To jsem vysvětlil, to byla myslím trochu shoda nešťastných náhod a nedorozumění. Jinak sraz byl velice pěkný, myslím, že s optimální účastí (15 motorek)není důvod hodnotit jinak na 5 hvězdičkamia všichni budeme doufat, že v Prášílech bude lepší pivo !!! :-):-:-)

P.S. Náměstí se od dob focení tohoto reklamního plakátu se škodovkou, někdy zřejmě koncem 70. let minulého století, moc nezměnilo našťestí!!!!



NA OKRAJ

Zámek Telč



Zámek Telč stojí ve městě Telč, v části Vnitřní Město, na náměstí Zachariáše z Hradce, nad meandrem Telčského potoka mezi Ulickým a Štěpnickým rybníkem. Zámek je chráněn jako kulturní památka [1] a v roce 1995 byl zámecký areál prohlášen národní kulturní památkou.[2] Od roku 1992 je zámek spolu s historickým centrem Telče zapsán na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Je ve vlastnictví státu (správu zajišťuje Národní památkový ústav), přístupný veřejnosti. Jeho současným kastelánem je Bohumil Norek.

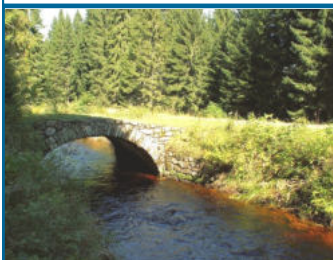


Základní informace

Sloh: renesanční
Architekti: Leopold Esterreicher, Antonín Vlach, Baldassare Maggi z Arogna
Výstavba: 3. čtvrtina 13. století (hrad)
Přestavba: po 1452 (gotika), 1550–1580 (zámek)
Stavebník: Jindřich III. z Hradce
Další majitelé: páni z Hradce, Slavatové z Chlumu a Košumberka, Lichtenštejnové z Kastelkornu, Podstatští z Lichtenštejna
Současný majitel: Česká republika



Vchynicko-tetovský plavební kanál



Je vodní tok na Šumavě, který sloužil pro plavení hojného dřeva ze Šumavy. Toto vodní dílo o celkové délce 13,6 km obchází nesplavný úsek Vydry pod Antýglem a spojuje řečiště Vydry s říčkou Křemelná. Kanál byl vybudován v letech 1799–1800. Jedná se spolu se Schwarzenberským plavebním kanálem o druhý kanál vystavěný na schwarzenberských panstvích inženýrem Josefem Rosenauerem za vlády knížete Josefa II. ze Schwarzenbergu.

Část kanálu využívaná pro výrobu elektřiny je v roce 2019 majetkem společnosti ČEZ OZ uzavřený investiční fond a.s., nevyužívaný zbytek kanálu je majetkem České republiky v péči Správy Národního parku Šumava.

Začíná u obnoveného Hradlového mostu (Rechle) v nadmořské výšce 940 m nad mořem zhruba na polovině cesty mezi Modravou a Antýglem. V těchto místech je odváděna voda z řeky Vydry přes vtokový objekt do vybudovaného kanálu, který vede po levém břehu Vydry. Pokud není zvětšený průtok, zůstává balvanité řečiště Vydry pod Hradlovým mostem prázdné. Teprve drobné přítoky a hlavně Hamerský potok zčásti naplní její koryto. Nahnědlá, ale křišťálově čistá voda z rozsáhlých šumavských rašeliníšť protéká volně kanálem.



V Další pěkný letní a řádně sluníčkem prohrátý sraz se konal na Šumavě v Prášílech. Ubytování jsme byli v Chatě KČT Prášíly i s polopenzí. Ubytování bylo tak akorát na přespaní, ale jinak pohodlné a čisté, polopenze ráno i večer formou švédského stolu, takže i jedlíci se najedli podle chuti prostě ubytování 100 % odpovídající našim potřebám.

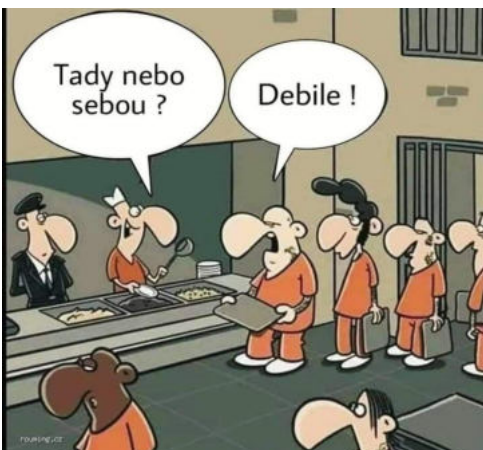
Sraz byl zase v pátek odpoledne, abychom tam byli na večeri a stihli se včas ubytovat, tak jak to bývá prakticky pokaždé při podobných akcích. Jeli jsme spolu s Vlastou Hartmanem, sraz jsme měli na jedné malé benzince za Kolínem, a pak jsme už jeli společně. A to Vlasta ještě stihl pomáhat jednomu motorkáři tahat motorku z příkopu, když kousek před ním nabral zajíce, který mu zablokoval přední kolo.

Cestou jsme hledali nějakou vhodnou restauraci na oběd, až jsme zastavili v Kbelnici před Strakonice v Zájezdním hostinci U Jiskrů. Jeho návštěvu vám mohu vřele **Nedoporučit**. Sice je to tak trochu Hogo Fogo, ke stolu nesmíte sami, musíte počkat, až vás usadí mladá slečna v bílé zástěrce, ale tím to končí. Na jídelním lístku najdete asi tak 4 hlavní jídla, ale zjistíte, že na nic z toho nemáte chuť, o takových těch normálních českých jídelch

jako vepřovo knedlo zelo, řízek nebo guláš si můžete nechat jen zdát. Ceny začínají někde na úrovni 200 Kč, nakonec jsem si vybral nějakou přírodní kotletu se špeclí, nebylo to špatné, ale na řízku bych si pochutnal víc. Myslím, že o vysoké úrovni restaurace svědčí i jejich účtenka, protože na rubové straně má jen jeden velký nápis: „**Namastit si kapsy**“ (viz obr.), myslím, že to je asi hlavní motto tohoto hostince :-(-:-).



Pak přišlo na řadu ještě tankování v Hartmanicích, abychom měli na druhý den plné nádrže, a do Prášil už to byl jen kousek. Sešli jsme se všichni kromě Ivo Dusila, který chytil nějaký moribundus, možná v závodní jídelně (viz obr.).



Navíc přijel Jirka Hájek se dvěma kamarády, samozřejmě jako vždy to ubytování naháněl po termínu telefonem, ale já myslím, že kdyby si to objednal normálně, jako všichni ostatní, že by snad z toho neměl ani radost :-). Skútry a motocykly jsme zaparkovali ve velkém stanu, který jinak zřejmě slouží pro nějaké kulturní účely, ale parkoviště strojů to bylo výborné.



Ubytovali jsme se a sešli se u večere, a pak později jsme se přemístili do venkovního posezení. Když nám tam začala být večer zima, přemístili jsme se k výčepu, ale tam se to zase nelíbilo nějakému nerudnému turistovi, který si přišel stěžovat, že jsme moc hluční a on nemůže spinkat :-). Tak jsme se pomalu rozešli do pokojů a následovali jeho příkladu.

Ráno bylo azurové, snídaně bohatá a jako většinou v 9 hodin byl výjezd. Martin po všech možných peripetiích zprovoznil a rozhodil svoji novou javičku 350, ale zase se mu ráno zasekl zámek a nemohl ho otevřít. Vzhledem k tomu, že při cestě ze Slovenska v pensionu ve Valmezu ztratil klíče a zámek u motorky řezal flexou, tak po této nové zkušenosti se zaseknutým zámek konstatoval, že pro příště vozit s sebou akuflexu bude asi nejlepší řešení :-).





Vyjeli jsme v 9 hodin, jak jsem psal, a jeli jsme se podívat na **Vodní nádrž** pro vodní elektrárnu Vydra kousek od Srní, a pak jsme se všichni sešli v Srní na benzince. Další naše cesta vedla směrem na Modravu, Kvildu a dále k hradlovému mostu přes Vydru (Rechle), kde začíná **Vchynicko-tetovský kanál**.

P.S. A tady bych se na chvilku zastavil, abychom si vyjasnili nějaké věci. Kdosi tam prohlásil, že se jedná o **Schwarzenberský kanál**. Tak to je nesmysl, tento kanál je na druhé straně Lipna. Pravda je ta, že **Vchynicko-tetovský kanál** napájí vodní nádrž pro elektrárnu Vydra u Srní, ale nepokračuje na **Čeňkovu pilu** (jak zase někdo tvrdil), ale vlévá se do říčky **Křemelná**. Čeňkova pila má svůj poměrně krátký náhon, který se za pilou vlévá do řeky **Otava** (ta vlastně u Čeňkovy pily začíná jako soutok říček Vydra a Křemelná). Nejsem znalec Šumavy, a tak jsem si to musel všechno pořádně prohlédnout, abyste mě někteří zase pro příště nemátli. :-)

Na parkovišti u hradlového mostu jsme si udělali společné fotky, a pak jsme pokračovali dál krásnou šumavskou přírodou až do restaurace **U pstruha** v obci **Stožec** na oběd. Tam měli dokonce v nabídce 8° pivo, a tak jsme neodolali a ochutnali. Sládek dostává jedničku!!! :-).



Další naše cesta vedla na nějakou pláž v nějakém kempu u Lipna, kde někteří neo-

dolali koupeli, ale mě odradil hnusný přístup k vodě. Vody je málo, a tak se jde asi 10 metrů po kamenech a blátu, tak jsem to cachtání v klidu dopřál ostatním. Když jsme se pak vrátili k motorkám, teploměr na sluníčku ukazoval 60°C, takže nasazení helmy a sednutí si na sedlo bylo ulovením bobříka odvahy a větší osobní statečnosti :-)



NA OKRAJ

Další VIP - Havel :-)



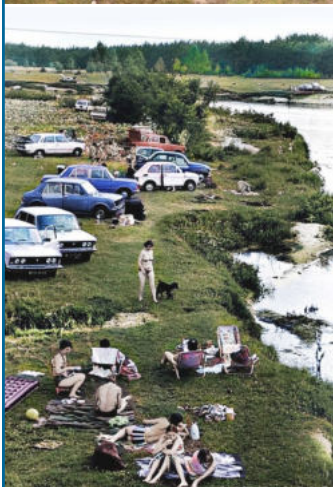
Někdo tvrdí, že V.Havel byl loutka západu. Myslíte, že je to pravda?

Na večírku jsme se pokoušeli vyvolat ducha Václava Havla... Podařilo se, zmizela flaška slivovice a karton cigaret.



NA OKRAJ

Letní dovolená



Další jízda byla směřována ke zmrzlinovému stánku, ale první pokus se nezdařil kvůli uzavěrce náměstí, takže jsme pokračovali až do **Horní Plané**, kde jsme si zamrzlinovali kousek nad přívozem. Myslím, že cena zmrzliny 27 Kč za jeden povitý „kopeček“ byla celkem příznivá, vzhledem k turistické atraktivnosti místa prodeje. Borůvková byla moc dobrá. Když jsme dolízali, vydali jsme se dolů k přívozu, kde byla docela slušná fronta, a tak se nám podařilo se přepravit na dvakrát. Přívoz je vždycky tak trochu pěkná atrakce, a tak jsme si na druhém břehu počkali na příjezd zbytku naší party. Mezitím tam spouštěli z vozíku za autem nějakou jachtičku na vodu, tak jsme to měli i s „divadelním představením“.



Pak už nastal čas k návratu do ubytovny, protože jsme před sebou měli ještě okolo 80 km. V **Nové Peci** jsme zase přešli lipenskou přehradu zpátky a uháněli k Prášilům.

P.S. Znáte starou českou písničku:

Na silnici do Prášil

1. /:Na silnici do Prášil jeden mladý cestář žil./

/:A kamení a kamení a kamení tam roztloukal, když silnici štěrkoval./

2. /:Paní v zlatém kočáře uviděla cestáře./

/:A povídá a povídá a povídá: Cestáři náš, těžkou práci tady máš./

3. /:Cestář na to odpoví:Vzácná paní, to se ví./

/:Kdybych já moh', tak jako pán, jezdit ve zlatém kočáře, nedělal bych cestáře./

Osobně se přiznávám, že jsem si písničku cestou notoval, protože to byla jedna s oblíbených písní mého otce. A tak jsme přes hodinu jeli, abychom si pak na chvíli odpočinuli u nějakých slatí, ale nikdo už neměl sílu se na ně jít podívat, všichni už se viděli ve sprše nebo u piva :-). Za chvíli jsme pokračovali posledních asi 30 km do Prášil, zaparkovali a večer pokračoval stejně jako v pátek. Sprška, dobrá a bohatá večere a posezení u piva. Jarovi se nechtělo už ani dojít do postele, a tak si uštl rovnou venku pod přístřeškem na sedačce.



Ráno nás přivítalo zhoršeným počasím, protože k ránu přšelo. A tak naši meteorologové s chytrými telefony lovíli informace a předháněli se, kdo najde lepší počasí. Faktem je, že mraky se celý den trochu honily, ale na nás těsně před obědem padlo jen pár kapiček, které ani nestály za to, abychom si na sebe brali nějakou gumičku.

Jinak zase po ránu byla vydatná snídaně zakončená sladkou tečkoutedy palačinkou, což bylo u všech snídaní i večeří. Je to velice příjemné, ale dieta dostává tvrdě na zadek, jen obezita je s tímto stavem stravování nadmíru spokojená :-)

Rychle jsme se spakovali, abychom v 9 hodin vyjžděli, protože jsme byli na půl jedenáctou objednáni do **Motomuzea v Chlumčanech u Plzně**. Cesta tam byla něco přes 70 km a ještě jsme chtěli cestou tankovat, takže nebylo moc času nazbyt. Už jsme ale nejeli všichni, „Hájkovci“ jeli na Nýrskou přehradu, a pak za nějakým bývalým lampasákem, paní učitelka Blažková potřebovala jet na Rabí, protože někde dostala nějakou mapičku a potřebovala si v ní

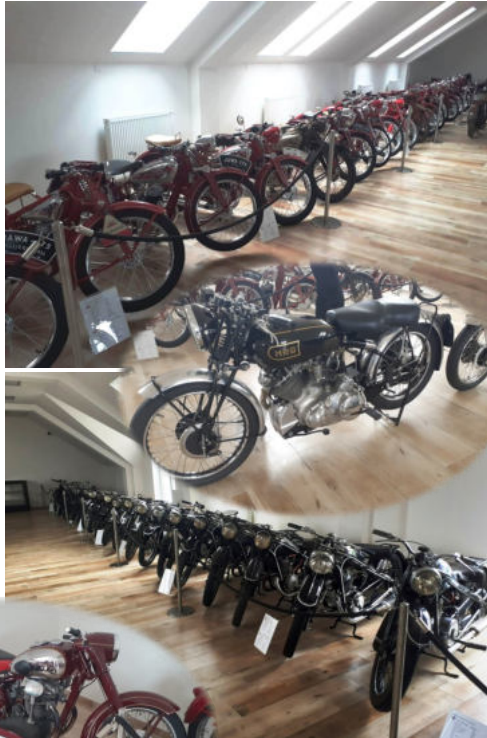
smazat obrázek Rábí. No comment :-). Honza Homolka s manželkou, kteří tam byli už celý týden, jeli také domů. Tak jsme už vyrazili v menší skupině a do muzea přijeli právě na čas. Očekávala nás tam maminka pana majitele, který odjel na dovolenou. V neděli je normálně v muzeu zavřeno, takže jsme byli moc rádi, že nám takto vyšli vstříc.

Když jsme tam byli minule, slíboval pan majitel, že do příště bude druhá hala. To také splnil a motocykly získaly víc místa a návštěvníci lepší možnost si je prohlédnout. Muzeum je krásné a plné nádherných motocyklů. Oproti jiným muzeím podobného charakteru je tam i mnoho motokrosových a soutěžních strojů, které tak proslavily náš československý motocyklový průmysl po celém světě.

Samozřejmě krom jawiček a čezet tam uvidíte i Ogary, Esa a taky několik zahraničních motocyklů, kterým vévodí Vincent HRD, který se svými 40 koníky byl kdysi nejrychlejším sériovým motocyklem na světě a říká se o něm, že za jeho řídky přišlo o život nejvíce jezdců.

O naší průvodky paní Bártovou se ochotně staral kolega Karel, který to sice sváděl na bolavá kolena, ale kdoví, co měl za lubem :-).

My ostatní jsme se věnovali prohlídce motocyklů a vám tady dávám takovou malou ukázkou toho, co je potřeba vidět na vlastní oči. Určitě to stojí za to.



NA OKRAJ

Čezeta bílo-šedá



NA OKRAJ

Černobilá dovolená



Po prohlídce muzea jsme chtěli vyrazit k domovu, ale Vlasta nám udělal čáru přes rozpočet, protože narychlo zorganizoval návštěvu svého bývalého kolegy z práce, kterého jsme trochu složitě hledali, ale pak jsme u něj příjemně poseděli na kávičce.

To už ale s námi nebyl Martin, který vyrazil zpátky na Šumavu, kde měl slíbenou domácí svíčkovou :-). My jsme pak také po kávičce vyrazili na oběd do nám dobře známé hospůdky **Pod kaštaný v Kařízku**, kde jsme už obědvali několikrát a která je poutním místem našeho kolegy Míry Vokáče.



Pak už jsem ale po obědě opravdu vyrazili k domovu, v **Kařezu** jsme uviděli u restaurace motocykly „Hájkovců“, kteří tam už také mezitím dojeli. Po dalších pár kilometrech v **Žebráku** naši kolonu opustil Míra, v **Kladně** pák odbočil z naší trasy Karel a já s Vlastou Hartmanem, jako tentokrát dva nejvzdálenější účastníci, jsme pokračovali ještě k Liborovi na odpolední kávičku a domů jsme dojeli až večer.

A hodnocení???

770 km za víkend, vyjížďka krásnou šumavskou přírodou 200 km, krásné počasí, žádné poruchy, dobrá parta, dobrá zábava, pěkné a čisté ubytování včetně sociálního zařízení, výborná kuchyně, dobré pivo, nikdo nám v deset nezavřel hospodu

....pěkný zážitek při prohlídce Motomuzea, tak co asi tak čekáte za hodnocení???

Ano, máte pravdu, zase za **5 !!!!**hvězdiček, samozřejmě :-).

Jak už jsem psal, objevily se vážné míněné návrhy, že bychom si to měli zopakovat. Rozhodně nejsem proti a Libor, jako vedoucí zájezdu, už hlásil, že ví, jak by mohla vypadat příští vyjížďka. Takže se necháme překvapit :-)

Po uzávěrci dorazily fotečky od Karla:



74. SRAZ ČSSČ SALAŠ - RYŽOVNA 28.-30.7.2023 (*****)



Náš další sraz byl „horský“, tedy přesněji řečeno „krušnohorský“, protože jeho centrum bylo nedaleko **Božího Daru** v penzionu **Salaš Ryžovna**. Sraz byl opět v pátek odpoledne. Museli jsme být na místě včas, protože náš ubytovatel odjížděl kolem šesté hodiny domů, takže jsme museli být do té doby navečeření a ubytováni.

Přijížděli jsme individuálně, i když velká skupina se nás sešla na benzince ONO před Chomutovem, kde se setkáváme při jízdě na Sraz veteránů v Chomutově. Dali jsme si kávičku a pokračovali dál, abychom to stihli, měli jsme to ještě přes 60 km převážně po horských silničkách, tak nebylo moc času na rozjímání.



Po ubytování a večeři jsme samozřejmě poseděli a pivo Bernard 12° nám asi všem dost zachutnalo, protože jsme u něj vydrželi sedět a diskutovat docela dost dlouho do noci. Bylo to příjemné, když nás nikdo nevyhazoval v půl desáté z hospody, na horách prostě fungují jiné zákony :-).

Předem ještě nutno podotknout, že víkend byl z hlediska počasí hooooodně proměnlivý, hodně deštivý, ne moc teplý ...a ještě ke všemu našimi slavnými meteorology i s jejich složitým a drahým počítačovým vybavením naprosto nepředvídatelný a na nějakou předpověď se nedalo vůbec spolehnout. Jediné, co bylo na 100 %, že když se na meteoradaru objevil mrak, tak z něj opravdu přišlo :-).



V sobotu po snídani jsme měli naplánovanou cestu do **Františkových Lázní** do **Auto moto muzea**, kam jsme pod Liborovým vedením vyrazili těmi nejkřivolatějšími silničkami, které můžete v této krásné části naší země najít ...ale na to jsme od Libora zvyklí, takže nás to ani moc nepřekvapilo. Jen já s Dněprem a sajdkárem, kterého jsem pro tuto akci vytáhl z garáže, aby Libor

nejel se sajdou sám, jsem se s ním trochu v zatáčkách pral a bolestivý loket dostával zabrat :-).



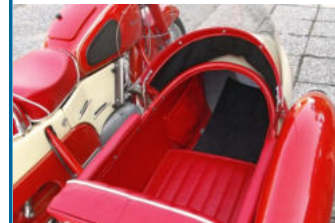
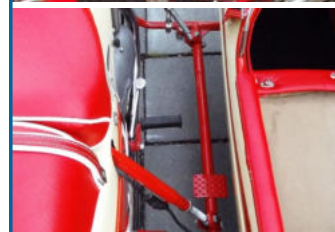
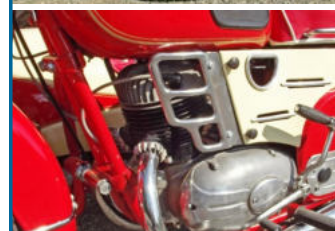
K muzeu jsme přijeli, zaparkovali a šli si prohlédnout expozici. Je to taková všeho chuť, v jedné starší české detektivce se vyskytlo pojmenování nějakého pořadu v rádiu jak „**pel mel**“, tak asi tak nějak je koncipováno toto muzeum.



Muzeum není určitě monotematické, najdete tu místnost plnou pionýrů a dalších padesátek, jedna část hlavní výstavní haly je určena automobilům, kde dominují „mercedesy“ a zřejmě dost vzácná tatrovka (aspoň podle popisu), ve druhé části jsou motocykly, kde dominuje sbírka stejných Ogarů typ 12, tedy poválečné třístapadesátky. Jedná se asi o srdeční záležitost

NA OKRAJ

Pannonia + Duna



NA OKRAJ

Soos

Soos je národní přírodní rezervace asi 4,5 kilometru severovýchodně od Františkových Lázní v okrese Cheb. Předmětem ochrany je soubor lesních ekosystémů, slatinišť, oří grotfních jezírek a tůní s výskytem vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů, ke kterým patří hnědásek chrastavcový. K chráněným jevům patří také útvary neživé přírody: mofety (významné výskytůště), minerální prameny a vrstvy křemeliny.

Název rezervace je odvozen z němčiny, ale existují různé výklady původu slova. Může vycházet ze slov Moos (mech) nebo Satz (sedlina, usazenina). Podle jiné verze slovo Soos znamená v egerlandském nářečí močál.

V osmnáctém a devatenáctém století probíhala v prostoru celé rezervace těžba rašeliny používané jako palivo nebo k lázeňským účelům. Během těžby se hloubily odvodňovací příkopy, jejichž účelem bylo snížení hladiny podzemní vody, a získaný materiál se odvážel po železničních vlečkách. V devatenáctém století se další těžbou surovinou stala křemelina, ze které se vyráběly žáruvzdorné cihly a firma Mattoni z ní do roku 1936 vyráběla minerální soli a slatinný louh. Křemelina se naposledy těžila v padesátých letech dvacátého století. Na hranicích rezervace se nacházejí ložiska žáruvzdorných a pórovinových jílů, jejichž těžba v minulosti ovlivňovala chráněné území zejména vypouštěním důlních vod.^[4] Asi třetina území rezervace leží nad ložiskem hnědého uhlí, s jehož těžbou se kvůli ochranně minerálních pramenů využívaných ve Františkových Lázních nepočítá.



Další naše cesta vedla kamsi na oběd. Byla z toho vyhlášená restaurace **Selský dvůr** v **Novém Drahově**. Protože bylo dost plno, tak jsme museli sedět venku pod deštníky, přestože tak po různu poprchávalo. Karel čekal na jídlo nejdéle, podle jeho slov, je to u něj naprosto běžné :-), ale pak mu to vynahradili velkou porcí vepřo-knedlo-zela, ovšem na druhou stranu tím, že mu to přinesli tak pozdě, mu to zase naučtovali dvakrát, a pak se divili, že jednu porci někdo nezaplátil :-):-:-)ale paní vedoucí, co kasírovala tam myslím měla v tom svém počítači trochu chaos a ten dotykový monitor, do kterého stála mlátila propisovačkou, toho měl taky už asi dost :-).



Po obědě jsme popojeli kousek do **Kateřiny**, kde jsme navštívili **Muzejí úzkorozchodnou dráhu Kateřina** v **Národní přírodní rezervaci Soos**. Ne všichni, někteří dali přednost kávě, ale my jsme se ten kus drncali až do depa, kde byla exkurze lokomotiv a výklad o historii i současnosti této dráhy. Pokud si chcete přečíst víc o **NPR SOOS**, tak se podívejte „Na okraj“.



NA OKRAJ

Soos - pokr.

Vzhledem k těžbě nerostných surovin bylo celé území od osmnáctého století odlesněné. Pokusy o výsadbu stromů se nezdařily a zůstaly po nich jen solitérní stromy nebo skupiny smrků ztepilých, borovic lesních, borovic vejmutovek a modřínů opadavých. Nepůvodní lesní porosty na starých odvalech se postupně navracejí k přírodě blízkému lesu. Až do roku 1974 probíhala v části rezervace pastva skotu a do šedesátých let dvacátého století se zde kosila tzv. čalounická tráva, která se v množství 10–20 vagonů ročně odvážela.

Nejstarší ochranná opatření na území Soos se vztahují k Císařskému prameni, který byl roku 1877 prohlášen za veřejný léčivý pramen. V okruhu přibližně 1500–2000 metrů od něj bylo vyhlášeno ochranné pásmo, ve kterém byla zakázána těžební činnost. První návrh na ucelenou ochranu území se objevil v roce 1887, ale navzdory tomu těžba surovin pokračovala. Další návrh na ochranu byl podán roku 1947 a po sedmácti letech jej realizovalo ministerstvo školství a kultury.

Chráněné území poprvé vyhlásilo ministerstvo školství a kultury dne 7. listopadu 1964 v kategorii státní přírodní rezervace. Podruhé rezervaci vyhlásilo ministerstvo kultury ve stejné kategorii s rozlohou 221 hektarů s účinností od dne 29. prosince 1987. Následy bylo území prohlášeno národní přírodní rezervací ministerstvem životního prostředí dne 1. února 2016, kdy se rozloha rezervace zvětšila^[6] na přibližně 262 hektarů. V roce 2020 bylo u rezervace otevřeno nové infocentrum se zázemím pro návštěvníky a badatelnou určenou pro zájemce o geologii a balneologii.



Po absolvování této exkurze jsme už zase vyrazili zpátky do penzionu, protože časově to bylo stejné jako den předtím, tedy byl nutný včasný nástup na večeri, abychom nezůstali hladoví. Večer byl opět stejný, posezení u piva, i když po té páteční smrti nám už tolik „nebralo“ a pan vedoucí se při účtování divil, jak rozdílný počet piv jsme

vpili v pátek a v sobotu, u některých sou-druhů to skóre bylo 8:1 !!! :-).



Ráno po snídani jsme museli na pana vedoucího počkat, abychom zaplatili svoje dluhy, mezitím opět začalo pršet, a tak jsme se zase oblékli do gumy a vyjeli směrem k domovu s tím, že si ještě uděláme malou zastávečku na nedalekém Klínovci, kde jsme sice už byli několikrát, ale „nejed“ tam, když jsi takový kousek vedle!!!“ :-)



Dohodli jsme se, že zpátky pojedeme jinou trasou, ne přes Chomutov, ale přes **Klášteřec nad Ohří, Kadaň a Žatec**. To by samo o sobě byl dobrý nápad, kdyby s jeho realizací nebyl zase pověřen Libor, který nás vedl přes jakousi **Mýtinku** a podobná



NA OKRAJ

90 let Golden Gate



Golden Gate je americký visutý most ve státě Kalifornie, kterým byla překonána úžina Golden Gate, jíž se Sanfranciský záliv vlévá do Tichého oceánu. Spojuje město San Francisco s městem Sausalito. Stavba, kterou financovala organizace Work Projects Administration, začala v roce 1933 a trvala čtyři roky, přičemž skončila v roce 1937.



Až do roku 1964 byl nejdelším visutým mostem na světě a v 21. století je nejznámější památkou San Francisca. Je také snadno rozpoznatelný díky své výrazně oranžové barvě a designu svých dvou pilířů. Podle žebříčku Americké společnosti stavebních inženýrů je tato stavba jedním ze sedmi divů moderního světa.



Typ	visutý most
Materiál	ocel
Délka	2 737,4 m
Šířka	27,4 m
Výška	227,4 m
Volná výška	67 m
Max. rozpětí	1 280,2 m

Denně projede 110 000 aut.



P.S. Je to smutné, ale mám čím dál tím větší problém sehnat celou skupinu účastníků v jednu chvíli na jedno místo, abychom si udělali společnou fotku. Protože to nebylo možné ani na tomto srazu a bylo mi doporučeno, abych si tedy udělal koláž, když mi tam někdo chybí, tak jsem poslechl. Pokud se vám tento způsob dotváření společných snímků líbí a chcete takové mít i na kalendáři pro příští rok, tak mi dejte včas vědět, abych se na to připravil !!!!!



Bohem zapomenutá místa, která myslím nemohou být v zimních měsících ani obydlenáa tak pokud jsem nazval sobotní silničky jako nejkřivolatější, tak jsem nevěděl, co nás čeká v neděli :-(. Dalo mi dost velkou práci si s Dněprem najíždět tak, abych zatáčky nemusel jel na dvakrát i couváním samozřejmě, že z hřebenů Krušných hor vedou dolů i lepší a rovnější silnice, ale proč si tu jízdu trochu neužít, že??? :-(-(-(-. Každopádně, když jsme za Kláštercem zastavili, abychom si zase sundali gumu, protože najedou v té nížině už bylo horko a nepršelo, tak jsem zcela potíchu a mlčky uvítal Liborův povzdech, že už nás čekají jen ty rovné a nudné silnice. Ty silnice od Klášterce už znám a věděl jsem, že to tak je, ale byl jsem raději zticha, protože Libor dokáže vybrat silnici se serpentinami i tam, kde taková normálně není :-). Dohodli jsme se, že přestávku na kávičku si uděláme na benzince v Žatci, a tak jsme vyjeli zase chvíli ve slunečném počasí a oblečení jako v létě.

V Žatci jsem na chvilinku přebral vedení naší kolony, abych ji dovedl v Podměstí k benzince. Dali jsme si kávu, zhodnotili narychlo sraz, řekli si, co budeme dělat a taky jsme se už někteří rozloučili, protože tam se už začaly naše cesty rozcházet.

Jirka a Míra vyjeli směr Rakovník, já jsem se cestou oddělil a jel na chalupu a ostatní jeli do osvědčené a prověřené restaurace „Na pile“ do Panenského Týnce na oběd.tím vlastně sraz končí, jen večer se objevilo na WhatsAppu ve skupině Skútrklub video, jaký slejvák byl, když kolegové zastavili na oběd. Ale domů dojeli všichni, možná že ne úplně v suchu.

Libor tvrdil, že za to deštivé počasí opravdu nemůže, že ho neobjednal, a tak jsem mu jako kamarádovi uvěřil, takže zase těch obligátních a obvyklých pět hvězdiček.

Rozhodně nechci předjímat, Libor zařizoval letos 3 srazy....Českou Kanadu, Prášily a Ryžovnu. Všude se nám líbilo (jen v té Kanadě bylo mizerné pivo :-)) a všude se mluvilo o tom, že bychom tam mohli znovu, hlavně se tak mluvilo a uvažovalo v Prášilech a Libor hned věděl, jak by mohla vypadat další vyjížďka. Já si myslím, že i když jsme trochu přes víkend zmokli, že bychom repete na Ryžovně také vydrželiono to má svoje kouzlo mít penzion sami pro sebe, večer si posedět, jak dlouho chceme ještě nemáme žádné pevně stanovené termíny na srazy pro příští rok, ani místa jejich konání, osobně si myslím, že návrh na sraz Ryžovna II určitě padne, budu hlasovat pro :-):-):-)



75. SRAZ ČESKÉ SEKCE SKÚTRKlubu ČEZETA A ZÁROVEŇ

25. SRAZ VE ZRUČI NAD SÁZAVOU 1.-3.9.2023



Všechno to začalo v roce 2004. Moji známí z Čáslavi, manželé Věra a Mirek (kterým jsem byl dokonce při svatbě za svědka a o jejich svatbě bych mohl vyprávět krásné historky) opustili svá pracovní místa v Čáslavi a vzali si do pronájmu kemp „V rákosí“ ve Zručí nad Sázavou. Provoz kempu vlastně zahájili tím, že tam uspořádali svatební hostinu pro dceru Lucku. Také jsme byli s celou rodinou pozváni a já jsem začal přemýšlet, jak využít tento kemp a známost jeho nájemníků pro sraz skútrů.

Od založení Skútrklubu Čezeta v roce 1997 jsem do té doby (kromě jediného) absolvoval všechny ostatní srazy, které se konaly vždy jednou za rok. Byly zpočátku jednodenní, pak se přešlo na celodenní... a pokud se chcete o nich dozvědět víc, doporučuji

„Magazín Občasníku“ čili číslo 38, kde se vše dočtete. O prvním srazu ve Zručí nad Sázavou však najdete reportáž v Občasníku, čísle 13 - Léto 2004.

Já jsem začal připravovat první sraz naší „České sekce“ a nazval jsem ho **První posázavský sraz skútrů**. Sraz se myslím hodně povedl, sešlo se nás dost, tenkrát opravdu všichni na skútrech Čezeta, přijeli dokonce i „Brňáci“ a díky jednomu účastníkovi ze Slovenska byl tento sraz dokonce mezinárodní.

Sraz měl i velice zajímavou náplň, protože nejprve jsme navštívili **Vodní dílo Želivka** (viz foto), kde jsme měli vyjednanou exkursi, následně jsme pak vyrazili směr **Pacov**, protože právě v roce 2004 bylo výročí 100 let od založení mezinárodní motorkářské organizace FIM právě v Pacově, a nakonec jsme navštívili muzeum motocyklů na **hradě Kámen**. Myslím, že na první sraz to bylo dost dobré.

Pamatuji se velice dobře, že když jsme v neděli ráno u snídaně hodnotili sraz a na základě dobrých referencí jsem navrhl, že tedy za rok uspořádám druhý ročník, tak se ozval Libor Volek a rezolutně prohlásil, že jeden sraz za rok je málo a že bychom se měli na podzim ve Zručí sejít ještě jednou.

Sraz byl ještě významný i tím, že v neděli (23.května) cestou domů nás postihla prakticky sněhová vánice. I já svých 100 km domů jsem jel na několikrát, abych mezi tím ohřál promrzlé prstíky někde u benzinky, Brňáci na tom byli podstatně hůř. Sice jeli po dálnici, aby to měli co nepřiměšší a nejrychlejší, ale i tak si užili v tom počasí své.



Ale vraťme se k tomu návrhu Libora. Poslechli jsme ho a po dobu 5 let (2004-2008) jsme organizovali dva srazy ve Zručí ročně a jinak jsme jezdili pouze na mezinárodní srazy Skútrklubu Čezeta. Ten desátý jubilejní byl zpestřen grilováním selátka a myslím, že měl také velký úspěch. Na obrázku dole vidíte samolepku, kterou obdržel každý účastník 10. srazu.

Ještě v roce 2009 jsme absolvovali ve Zručí dva srazy, ale mezi nimi se už objevil nový sraz v novém místěve **Lhenicích**. Pak jsme se nadchli pro srazy na jiných místech a další dva roky jsme srazy ve Zručí vynechali. Vrátili jsme se tam až v roce 2011 a od té doby tam zase jezdíme každý rok.

Musím zde také vzpomenout našeho kolegu skútristu Lojzu Vohnického, který už bohužel není mezi námi, ale ve Zručí měl chatu a výrazně nám léta pomáhal s organizací srazu, hlavně s vyjížděkami, a tak nám později vyjednal nové místo srazu - **Chabeřický mlýn**, když moji známí kemp „V rákosí“ opustili a nám se tam u nových pronajímatelů přestalo líbit.

Po nějakém čase jsme se zase na dva roky do kempu vrátili, když Chabeřický mlýn byl mimo provoz, ale myslím, že všichni, kdo mohou obě prostředí porovnat, jsou rádi, že jsme zase ve mlýně zpátky.

Samozřejmě by se toho dalo napsat o srazech ve Zručí daleko víc, proběhl tam **1. sraz PAVů**, **1. sraz motocyklů ČZ Cagiva Roadster 200**, ale myslím, že tato stránka na úvod stačí a já zkusím vymyslet ještě nějaký článek týkající se toho výročí **75 srazů ČSSČ**....třeba na další straně.

NA OKRAJ

Nezapomeň!!!

Nikdy nezapomínej kým jsi a kde ses narodil. Čechy jsou náš domov.

Poučení z historie našich pradědů, dědů a otců ze života, a tak to je i nyní 🙌

Moudrost našich dědů: Nikomu nic nevysvětluj - Přátelé to nepotřebují, nepřátelé ti neuvěří a hlupáci tě nepochopí.

ČÍM VÍCE SE BUDEŠ LIDE ČESKÝ, MOCNÝCH BÁT A SVŮJ HŘBET K ZEMI OHÝBAT, TÍM VÍC TI BUDOU NA TVÉ HLAVY SRÁT A PRDEL SI S TEBOU VYTÍRAT....



Cenzurou se nikdy nehájí pravda proti lži, nýbrž vždy lež proti pravdě!

5 životních moudr

- za peníze si štěstí nekoupíš, ale je lepší brečet v limuzíně než v autobuse
- nepříteli odpusť, ale nikdy nezapomeň jméno toho hajzla
- pomoz někomu, když má problém ... A on si vzpomene, až bude mít další
- spousta lidí je naživu jen proto, že je nelegální je zabít
- chlast problémy neřeší, ale voda taky ne

DEJTE PŘEDNOST DŮCHODCŮM



VYBUDOVALI PRO NÁS TUTO ZEMI. UDRŽOVALI TRADICE A CHRÁNILI SVÉ RODINY. VYCHOVALI NÁS. BOJOVALI ZA NAŠI SVOBODU. DNES ŽIJÍ MNOHY V POHRDÁNÍ A NA OKRAJI SPOLEČNOSTI. ONI SI ZASLOUŽILI NAŠI POZORNOST A PÉČI - NE ANONYMNÍ "UPRCHLÍCI"

Nejhorší je to že není komu popřát k vítězství, protože v prdeli jsme všichni. Ti inteligentní to vědí a ti ostatní to zjistí.

NA OKRAJ

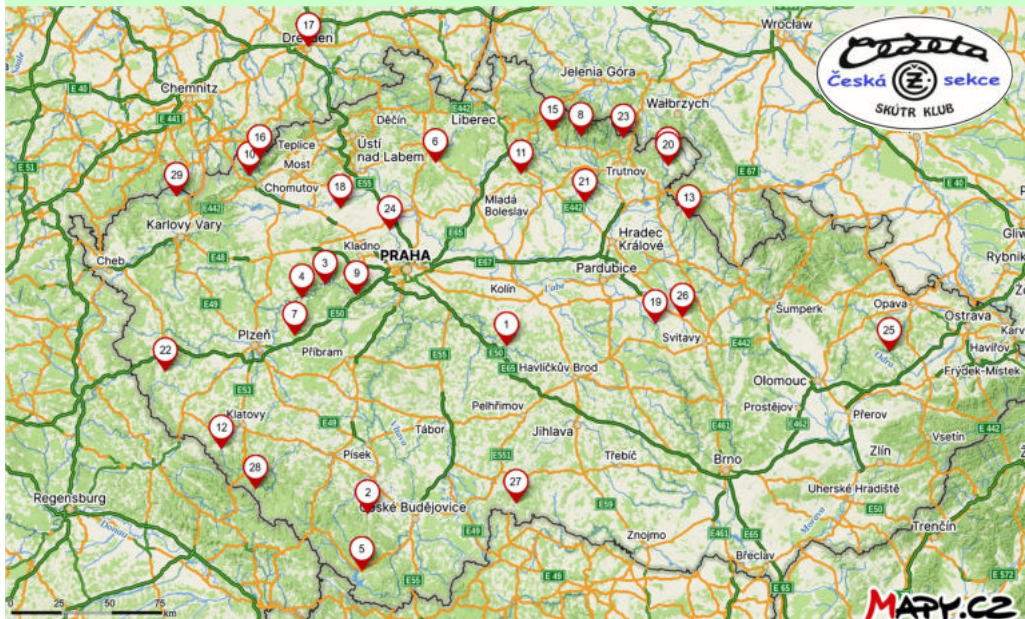
Dvě cyklistky

V roce 1944 Doris Roy a Thelma Popp, kterým bylo 21 let a právě dokončily vysokou školu, naplánovaly, že pojedou na kolech ze svého domova v Buffalu v New Yorku do Káhiry (Cairo) v Illinois, kde se řeka Ohio vlévá do Mississippi. Je to 700 km.



75 srazů ČSSČ

Když jsme se v roce 2004 poprvé sešli na srazu ve Zruči nad Sázavou v kempu „V rákosí“, tak asi nikdo z nás netušil, co bude následovat. A vidíte, po skoro 20 letech této naší skútro- a motosrazové historie slavíme letos toto krásné výročí. Nebudu tady vypisovat všechny srazy popř. další akce, které jsme za tu dobu absolvovali, ale přece jenom bychom se mohli podívat na zajímavou mapku, kde vidíte všechna místa, kde jsme v rámci našich srazů byli ubytováni.



Na mapce vidíte 29 míst, kde jsme byli na srazech ubytováni. Chybí tam jen penzion **pod Grossglocknerem** v Rakousku a u **Balatonu** v Maďarsku (jsou mi rozsah mapky) a samozřejmě i místa, která sloužila pro naše přespání při delších cestách (Hranice na Moravě, Vacenovice, Žamberk, Valašské Meziříčí ...a možná i další).

Samozřejmě, že jsou místa, kde jsme byli ubytováni několikrát, a proto těch míst je „jen“ 29 (bez těch dvou zahraničních) **viz vpravo ve sloupci**. V závorce je uvedeno, kolikrát jsme tam byli ubytováni.

Jak vidíte, tak jsou na mapce taková trochu neobsazená místa:

- okolí Brna - tam se ale konaly většinou mezinárodní srazy Skútrklubu
- Jeseníky – tam jsme ale jezdili na srazy Sajdkárklubu do Vrbna pod Pradědem
- jižně od Prahy - ale to myslím brzy napravíme :-)
- západní Čechy - Chebsko
- severní Čechy - oba výběžky, Hřensko, to taky myslím brzy napravíme

A tak na závěr, aniž bych chtěl předjímat, kolik srazů a kde všude ještě stihneme zorganizovat (před odchodem do domova důchodců), tak si myslím, že jsme už tu naši krásnou zemičku docela dobře projedli a že ještě pořád máme, kam jezdit.

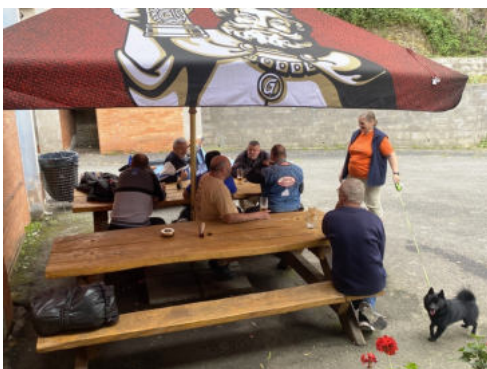
Kamarádi, dotáhneme to do stovky???

1. **Zruč nad Sázavou** (25x)
2. **Lhenice penzion Ingrid** (11x)
3. Višňová-autokemp
4. Zvíkovec-autokemp
5. Lipno-autokemp (2x)
6. Zbiny u Doks (u Nahodilů)
7. Veselý Habr u Volduch-kemp
8. Strážné-Autorská bouda (3x)
9. Beroun-autokemp
10. Druhý Mlýn -penzion (3x).
11. Český ráj Nebákov-kemp (2x)
12. Nýrsko-autokemp
13. Deštné v Orlických horách-penz.
14. Ostaš-autokemp
15. Vysoké nad Jiz.-u Fišerů (2x)
16. Horský hotel Lesná
17. Drážďany-penzion Gerolt
18. Peruc-kemp (2x)
19. Nové Hrady-chata Polanka
20. Žďár na Metují-penzion (2x)
21. Hořice-autokemp (2x)
22. Sycherák-autokemp
23. Krkonoše-Rýchorská bouda
24. Nelahozeves-penzion
25. Klokočůvek-penzion
26. Litomyšl-hostel
27. Blato (Česká Kanada)-penzion
28. Prášíly-penzion
29. Salaš Ryžovna-penzion

75. SRAZ ČSSČ ZRUČ N.S. 1.-3.9.2023 (*****)

REPORTAŽ

Sraz byl jako tradičně v pátek odpoledne, abychom stihli ubytování a večeri. Honza Homolka se omluvil ze zdravotních důvodů, Romana Jandová z důvodů pracovních a na Vlastu Hartmana jsme trochu čekali, protože jeho Čezeta se rozhodla nějak vynechat při řazení 2. převodový stupeň, což nebylo na začátek víkendového srazu zrovna ideální zjištění, a tak Vlasta přeseďlal na konkurenční tchajwanský stroj. Naopak se dostavil aspoň na chvíli Pavel Gabriel, který se letos věnoval převážně té „americké“ části svého motocyklového arsenálu, ale musel z rodinných důvodů zase hned večer odjet.



Na Martina Švamberu jsme pak večer čekali trochu déle, protože měl také ...a letos u po několikáté problémy s technikou. Letos se ho ta směla s poruchami opravdu drží. Měl dobrou snahu přijet na Čezetě, ale čerstvě renovovaný skútr si postavil hlavu, takže dorazil opět na Jawičce.



Hovězí vývar s játrovými knedlíčky, a pak guláš byly dobrým základem pro konzumaci plzeňské dvanáctky, která byla díky několika lahvinkám kvalitního alkoholu

dobře prokládána, takže večer ubíhal v dobré náladě a docela rychle, což je u podobných příjemných setkání naštěstí dost časté.



Vzhledem ke slavnostnímu výročí (dvojitému) jsme nechali vyrobit samolepky na skútry (viz obr vpravo nahoře) a já jsem po letech provětral presidentskou vlajku našeho klubu, aby celkový ráz oslav byl opravdu slavnostní a plnohodnotný!!!



Ráno snídaně v podobě pořádné haldy míchaných vajíček v osm hodin, a pak už příprava k odjezdu na vyjíždku. Vzhledem k tomu, že podle mého scénáře, který počítal s tím, že bude „slavnostní kulturní odpoledne“, byl nezbytný včasný návrat, tak jsme měli v plánu pouze jednu návštěvu muzea, a to **Retromuzeum socialistických vozů ve Strnadicích.**



Pravidelní čtenáři Občasníku si určitě vzpomenu na jarní číslo, kde jsem psal o naší návštěvě tohoto muzea při zahájení

NA OKRAJ

Znáte „Kalmar“???

Kalmar KVD440/441, také různě známý jako Tjorven nebo DAF Kalmar, je dodávka založená na vozu DAF 44, vyrobená ve Švédsku. Vozidlo zdědilo vzduchem chlazený motor boxer o objemu 844 ccm a převodovku Variomatic z modelu DAF 44.

V roce 1963 tehdejší Postverket (švédská pošta) potřeboval nové vozidlo pro doručování pošty a kontaktoval Kalmara Verkstada, který jej vyvinul a postavil v letech 1969 až 1971. Na exportním trhu se nazýval jednoduše Kalmar.



„Tjorven“ byla přezdívka Kalmaru, protože jeho poněkud nevkusný vzhled připomínal současnou švédskou televizní postavu tohoto jména.



Měl pravostranné řízení pro snadný přístup řidiče k poštovním schránkám na straně chodníku a rám s karoserií ze skelných vláken.



Krásné autíčko, co říkáte??

NA OKRAJ

Na pláži

Nebudeš očumovat cizí ženský na nudapláži !



jeho letošní sezóny, takže tu omezím množství obrázků vlastních exponátů na minimum, abych se neopakoval.



Vyjeli jsme...skoro všichni. Opět nevyjel Martin. V Prášílech měl zaseknutý zámek, tady mu pro změnu někdo přes noc vytáhl fajfku ze svíčky. Ale myslím, že to nebyl hloupý vtíp někoho z naší party. Motorka stála venku, takže asi snědl nějaký noční návštěvník penzionu předtím k večeri „vtípnou kaši“ :-). Tak tedy jsme vyjeli, někteří ještě natankovali, a pak jsem už jeli směr **Strnadice**. Udělali jsme si malou zastávku u „**Čapího hnízda**“ na parkovišti, ale jen tak na malý odpočinek. Jediný, kdo se tam pokoušel o nějakou činnost, byl Tomáš, který zjistil, že jeho PračkoPAV má přichlou duši. Ale nakonec konstatoval, že dojde i na prázdné duši s prázdným vozíkem.



Přijeli jsme do Strnadice pod opět bezchybným vedením mojí dcery Štěpánky a jejího „žluťáška“ 501 a s účinnou pomocí



naší motospojky Honzy Pyšného a jeho oranžově blikajícího Suzuki Stroma, který nebojácně zastavoval provoz na křižovatkách, abychom volně projeli. Ve Strnadících na nás čekal kamarád Honza Smitka, který si udělal za námi výlet. Většina účastníků navštívila muzeum, já Karel a Korálek jsme





hlídali motorky a pěkně jsme si u toho popovídali (tedy s Karlem, s Korálkem míň).

Na zpáteční cestě byl naplánovaný oběd v **Bystřici** v restauraci „**U Huberta**“. Myslím, že se všichni dobře najedli, i když se někteří už šetřili na slíbený řízek s bramborovým salátem, který jsem u Maryny objednal na naše slavnostní odpoledne a večer.



Když jsme se vrátili zpátky do **Zruče**, tak jsme se dohodli, že se v půl čtvrté sejdeme ve společenské místnosti. Dcera si nachystala promítání a já jsem se psychicky chystal, abych mohl odpoledne „moderovat“ a připomenout účastníkům všech 75 srazů, který pořádá náš klub, tedy **Česká sekce Skútrklubu Čezeta**. Dokonce jsem přivezl z

domova svoji „presidentskou vlajku“ (jak jsem již avizoval), kterou jsem dostal při svém jmenování čestným presidentem klubu v roce 2016 u příležitosti 60. výročí prvního představení skútru Čezeta na veřejnosti (1.5.1956 ve Strakonících v prvomájovém průvodu).

Sice jsem se duševně připravoval na moderování, ale nebyl jsem připraven na velké překvapení, které mi zařídili kamarádi z klubu, když jsem od nich dostal **Čestné uznání za dlouholetou a obětavou práci pro klub**. Bylo to asi stejné překvapení jako před lety s tou presidentskou vlajkou, a tak to byl možná dobrý nápad, že jsem vlajku přivezl a s oběma artefakty jsem se mohl nechat fotograficky zvěčnit.

Kamarádi, moc díky. Vážím si toho!!!



Pak jsem mohl konečně začít se svým plánovaným programem, tedy nejdřív všeobecné informace o tom, jak jsme se srazy našeho klubu začínali, kdo tam jezdil, jaké významné události se v průběhu těch dvaceti let událymístní pikolík nás zdat-

NA OKRAJ

...a pláž pokračuje

IDEÁLNÁ ŽENA PRE MŇA



Ochranný faktor SPF 500



Prosím tě, udělej si s ním něco nebo si lidi budou myslet, že jsem si tě vzala kvůli prachům"

MANŽELKA MI ŘEKLA, ŽE SI MÁM OBČAS UDĚLAT RADOST



POSLECHL JSEM JI! TOHLE JE JITKA



NA OKRAJ

*Retroautomuzeum
Strnadice*



Po několika letech budování zahájilo v dubnu 2015 svou první sezónu **RETROAUTOMUZEUM** ve středočeských Strnadících. V obci nacházející se 17 km od Benešova a 50 km od Prahy vzniklo jedno z největších soukromých automobilových muzeí v České republice. Návštěvníci budou mít možnost obdivovat přes dvě stě automobilů z období let 1948–1989. Muzeum tak představuje ucelenou kolekci vozidel, s nimiž jsme se mohli setkávat na našich silnicích v druhé polovině minulého století. Nejedná se pouze o vozy československé provenience, ale i o automobily celého bývalého východního bloku. Kromě vozů vyráběných v zemích RVHP (Rady Vzájemné Hospodářské Pomoci) nemohou pochopitelně chybět ani vysněné západní vozy prodávané v Tuzexu pouze těm vyvoleným.



RETROAUTOMUZEUM je výsledkem mnohaleté sběratelské činnosti. Sbírku muzea tvoří pouze „tradiční“ zástupci vozidel éry socialismu, tedy Škodovky, Trabanty, Lady atd., ale najdeme zde zástupce všech hlavních i méně známých výrobců bývalého východního bloku. Zřizovatelem muzea je občanské sdružení **OSUD** (Občanské Sdružení pro Uchovávání automobilového Dědictví).



ně zásoboval zlatavým mokem, Martin se chopil funkce nalévače, a tak myslím nám to odpoledne začalo velice hezky.



Můj program pak pokračoval promítáním fotografií ze srazů, informoval jsem o tom, kde jsme byli ubytováni, jaká zajímavá místa jsme navštívili, pamětníci zavzpomínali

na zajímavé okamžiky, ale nezapomněli jsme ani na ty kolegy, kteří už nejsou mezi námi. Když dcera dopromítala obrázky a mně už vyschlo v krku, protože jsem ani neměl čas při tom moderování držet s kolegy v pití krok, tak byl čas na první večeři. Ano první večeři, protože byla plánovaná výjimečně ještě večeře druhá, ale jen proto, že se jednalo o tak slavnostní odpoledne a večer, od příště už zase budeme večeřet střídmě.



K večeři byl řízek s bramborovým salátem a já se musím přiznat, že je to asi moje nejoblíbenější jídlo a ten bramborový salát se Maryně opravdu povedl. Aspoň mně tedy moc chutnal. (více na téma „řízek s bramborovým salátem“ se dočtete v další reportáži ze Lhenic *pozn. red.*)

Po večeři a krátké přestávce jsme pokračovali. Druhá část našeho společného odpoledne se týkala informací o tom, v jakých regionech jsme už na srazu byli, kde ne, kam bychom se ještě mohli podívat a z toho samozřejmě vyplynula diskuse na téma „Srazy 2024“. Tady už začala trochu bouřlivější diskuse, zvláště kolem nápadu zopakovat si „Expedici Grossglockner“.



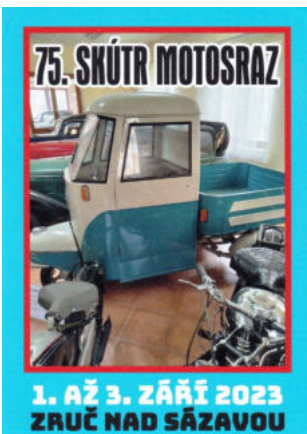
Ne, že by byl někdo výrazně proti, ale diskuse se točila na téma, na čem pojedeme. Libor je tvrdý zastávce skútrů Čezeta, jako jediného možného vozidla pro tuto cestu. Někteří by rádi jeli na něčem jiném. Já bych to shrnul asi takhle. Ano, jsme Skútrklub Čezeta a tento stroj nás spojil a seznámil a měli bychom si toho vážit, že jsme majiteli těchto strojů a jezdíme na nich. Na druhou stranu si už většina z nás koupila i

jiné motocykly a skútry, historické i novější a takovou trasu jako je cesta na GG by raději absolvovali na pohodlnějším motocyklu nebo skútru, třeba s ohledem na zdravotní stav nebo třeba proto, že si myslí, že novější motocykly jsou méně poruchové.

Takže závěr byl asi takový, že jsem se dohodli na tom, kde by příští srazy měly být, kdo se postará o ubytování, a až budou bližší informace, tak se vše upřesní, to se tedy týká hlavně Expedice GG. To, na čem jsme se dohodli, najdete v kapitole „**Plán akcí ČSSČ**“ na konci Občasníku. Samozřejmě jsme na srazu ve Zruči nebyli všichni, kdo na naše akce jezdí, takže pro takovou akci jakou je druhá Expedice GG si počkáme na vyjádření dalších kolegů, abychom věděli, kolik by nás jelo a třeba se ukáže jako smysluplný návrh, abychom se cestou ze Lhenic do Rakouska rozdělili na dvě skupiny, jedna pojedje na Čezetách, druhá na nějakých rychlejších či novějších strojích, což by bylo i vhodné v dnešním hustém provozu, když to nebude velká kolona motocyklů, a večer se sejdem v penzionu.

A tak jsme diskutovali a diskutovali, až přišel čas druhé večeře, což byl **tataráček s topinkami**, opět byl velice chutný a dobrý, takže si myslím, že většině z nás přišel vhod. Ještě jsem téměř zapomněl na dvě drobnosti, a to jsou dva dárky, kteří účastníci

dostali prvními byla nálepka s označením obou výročí (nálepku jsem již zmínil na první straně tohoto článku). Nálepky zasponzořoval Karel Pergler, druhý dárek byla **„čumkarta“** od Zbyňky.



Po druhé večeři začali postupně někteří kolegové odpadávat, a tak se náš diskusní kroužek zmenšoval, až jsme ho rozpustili a zalehli všichni.

Ráno klasika, vstávání, snídaně (obložný talíř), hlavně kávička na probuzení po náročném večeru, pak už placení, pakování, loučení a odjezd.

I když tento sraz byl svou náplní trochu výjimečný, ale změna je život, tak si myslím, že vzhledem k tomu všemu, co jsem napsal, je na místě 5 hvězdiček a ještě potvrzených (to za to Čestné uznání). A ta večerní bouřlivější diskusetak to je naprosto v pořádku. Musíme si vyjasnit i některé odlišné názory, ale důležité je, abychom se vždy rozcházeli jako přátelé a jen se třeba zamysleli nad tím, jestli právě ten náš názor je ten jediný správný. Já myslím, že těch dvacet let fungování našeho klubu a těch 75 společných srazů mi dává jednoznačně za pravdu, že nám tu funguje a že máme vždy dost vůle se dohodnout na nějakém kompromisu, který je pro všechny nebo aspoň pro drtivou většinu z nás akceptovatelný.

A já jako Čestným uznáním nově vyznamenaný „čestný president“ klubu za to všem kolegům a kolegyním moc děkuju a jsem moc rád, že mohu „presidentovat“ takové fajn partě skútristů a motorkářů.



NA OKRAJ

Retroautomuzeum Strnadice pokračuje

RETROAUTOMUZEUM usiluje na rozdíl od řady projektů, které vycházejí ze současné módní retrovlny, a vznikají téměř stejně rychle, jako zanikají, o prezentaci technického dědictví let minulých prostřednictvím moderních forem muzejní prezentace. Tomu odpovídá i jeho snaha o přijetí do Asociace muzeí a galerií České republiky a úspěšně se rozvíjející spolupráce s Vojenským Technickým muzeem v Lešanech u Týnce nad Sázavou.



Expozice muzea je tvořena několika výstavními celky doplněnými o řadu dioramat. Jedna z hlavních částí nazvaných „Od zavinovačky k sametu“ je věnována fenoménu automobilu, který nás provází opravdu doslova celým životem. V době, kdy se některé typy vozidel vyráběly prakticky beze změn i dvě desetítky let, se s jejich nejrůznějšími variantami mohl člověk potkávat v průběhu větší části svého života. Tuto realitu prezentuje muzeum návštěvníkům moderní zábavnou formou.



Samozřejmostí provozu muzea jsou i nejrůznější doprovodné programy. Dnešní moderní interaktivita muzejních expozic je v našem případě dovedena k dokonalosti. O novinkách budete informováni na našich webových stránkách a facebooku.

Čezeta a dovolená



Zdeňka Prchala jsme byli zvyklí vídat na všech veteránských srazech v Chomutově. Vzhledem ke svému bydlišti ve Spořicích a zřejmě i trochu z únavy stereotypu chomutovských srazů se rozhodl pro radikální změnu. Opustil chomutovský klub a založil **VCC Spořice** a rovnou zorganizoval první akci nazvanou **Spořická šedesátka**. Ta šedesátka měla znamenat maximální počet účastníků (vozidel), ale dočtete se, že tento počet byl pro velký zájem trochu překročen.



Sobotní počasí nám účastníkům a samozřejmě i pořadatelům přálo, takže jsme se s kolegy dostavili k prezentaci kolem deváté hodiny. Na hřišti už to „hučelo“, nafasovali jsme účastnickou pásku na ruku a šli se podívat jednak na veterány a jednak ke stánku s občerstvením :-). Každý účastník obdržel přesnou mapku trasy vyjížďky a její popis. Cíl naší trasy vedoucí po kopečkách Krušných hor byl ve Vejprtech, kde jsme měli v rámci startovního předplacenou kávičku se zákuskem v cukrárně.



Startovali zase nejdřív motocykly, ale my jsme počkali na kolegu Jirku Terše, který dorazil na sraz s manželkou a s naleštěným bavorákem z roku 1964. Tak jsme se spolehli na navigační schopnosti paní Teršové.....na začátku trasy trochu zaváhala, ale pak už fungovalo vše bez problémů, trasa byla dobře značená i naspreyovanými znaky na vozovce.



Do **Vejprt** jsme dojeli bez problémů, měli jsme tam vyhrazené parkoviště. Od pořadatelů jsme dostali malou upomínkovou nálepku za dosažení cíle, využili jsme možnosti návštěvy cukrárny i když většina účastníků si k předplacenému pohoštění ještě něco dokoupila....výběr zákusků byl příliš lákavý :-). V cukrárně jsme poseděli, a pak se vydali na cestu zpátky. Potřeboval jsem dotankovat, tak jsem navštívil místní čerpací stanici F1, Jarda a Radovan mě následovali, ale cena benzínu 43,60 Kč za litr nás moc nepotěšila, protože všude jinde byla cena benzínu v této době pod hranicí 40 Kč za litr.



Dojeli jsme zpátky do Spořic a hned při vjezdu do areálu srazu jsme obdrželi zajímavý upomínkový dárek....kovový stranový klíč 20-23.



Pak už jsme se věnovali svým stravovacím potřebám a dali si klobásku a pivo a poseděli ve stínu pod stanem. Ve tři hodiny začala hrát kapela **Dalibora Gondíka**, ovšem zase byl její poslech nastaven pro nahluchlé návštěvníky, takže my, co si myslíme, že ještě normálně slyšíme, jsme se u stolu neslyšeli :-). Já nevím, samozřejmě chápu, že hůře slyšící občané by neměli být nijak diskriminováni, ale nechápu, proč jim všechny hudební produkce vycházejí až tak moc vsťříc. To je asi nějaký novodobý trend, že se předpokládá nahluchlost jako normální vlastnost většiny obyvatelstva :-)



V přestávce během hudební produkce jsme se ještě vyfotili i s hlavním pořadatelem, a pak už jsme se začali pomalu ale jistě chystat k odjezdu. Kolegové se tam ještě zapovídali s Gondíkem, nevím, možná chtěl koupit nějakou motorku :-), ale pak jsme už vyrazili směrem k domovu.



Já jsem ještě jel na chalupu, takže jsem se od kolegů oddělil za Louny, ale zdálo se mi, že mi motorka jede nějak hůř, že nejde

NA OKRAJ

Čezeta 505 rikša



NA OKRAJ

Důchody a důchodci

Důchodci by měli více pracovat, aby stát vybral více peněz na daních.

PRŮBĚH, 11. 4. 2022

Sociální politika
KDU-ČSL v praxi



Bojíte se, že zemřete sami?



Staňte se řidičem autobusu!

Tak ještě 3 lžičce a honem k soustruhu...

Rok 2050



Maminko, vstávejte, musíte jít do práce... a nekoukejte na mě tak! Já toho Fialu nevolil!



úplně dobře za plynem. Je to ČZ 175, takže žádný trhač asfaltu, bylo horko, což těmto motorům zase tak úplně nesvědčí, ale přesto se mi zdálo, že jede trochu jinak než jela při vyjíždě, kdy bylo ještě větší horko. Myslel jsem, že je to tím nesmyslně drahým benzinem, že je prostě ten motor naštvaný na to, že musí spalovat tak nekřesťansky drahý benzin,ale zatím to jelo.

Když jsem vyjel z chalupy, můj pocit, že motorka stále nejede, jak bych si přál, byl stále nějak hmatatelnější :-). Asi 20 km od domova jsem zastavil, abych se trochu protáhl a dal na chvíli odpočinout extrémně namáhaným sedacím partiím. Pak jsem nastartoval a vyjel, ale motor začal už prakticky vynechávat, jako když dochází benzin. Přepnul jsem na rezervu, ale nepomohlo to, mohl jsem jet jen pomalu na trochu plynu, při přidání plynu motor nefungoval. Měl jsem to kousek k benzince, tak jsem tam zajel a dotankoval s tím, že třeba kohout na rezervu málo propouští. Jak jsem však přepínal ventil z rezervy na normální provoz, všiml jsem si, že se mi povolilo víčko na krytu karburátoruovšem pod ním bylo i povolené víčko nad šoupátkem. Tak jsem obě víčka dotáhl a motor už zase běžel jako za mlada :-). Občas mě napadá, že funguju jako magnet na blbě závady. Vždyť v tomto motoru se mi po 20 km rozsypalo nové ložisko na klice, což se taky asi ještě nikomu nestalo :-).

Ale konec dobrý, všechno dobré. Když jsem se loučil se Zdeňkem Prchalem, říkal jsem, že



Ještě pár fotek z akce.....ale pokud chcete vidět další, podívejte se na:

<https://vccsporice.cz/>..... popř. přímo na: https://eu.zonerama.com/VCCSporice/Album/10371909?fbclid=IwAR2a0h64fywpOyF2qvX09VPPn1RnGmAl_SWi-7KFt6205tAEfsqfLYNOKCE





Sraz ve Lhenicích byl posledním letošním plánovaným srazem. Tady je vždycky trochu problém, aby nás bylo dost (takže aspoň tak 20 člověků), aby paní domácí nám mohla zajistit kuchaře a plnohodnotnou polopenzi. Podařilo se, přihlášených bylo dost a já myslím, že drtivá většina účastníků byla se srazem spokojena...a se stravou taky :-).

Příjezd byl v pátek odpoledne individuálně nebo po skupinkách. Dcera zajížděla nový motor ve „Smolíku“, ale rozpojila se a následně přetrhla spojka řetězu, a protože jsme jako na potvoru s sebou náhradní neměli, tak jsme chvíli stáli v Jeníčkově Lhotě před Tábořem, až nás zachránil jeden místní ochotný motorkář na ČZ 350 (bohužel nevím jeho jméno ani SPZ-ku jsem si nepoznamenal :-), který pro spojku dojel asi 15 km domů a odmítl jakoukoliv odměnu. Takže ještě jednou na dálku „DÍKY“!!! Dojeli jsme už za tmy, ale večere na nás zbyla v dostatečném množství, Kozel 11° taky, takže dobrý :-).



Večer jsme jako vždy poseděli trochu déle, něco málo jsme popili a kolega **Tomáš Kreps**, který byl garantem sobotní vyjížďky, nás poinformoval, co nás čeká. Ráno po snídani, která byla opět formou švédského stolu, takže dostatečně bohatá a výživná, jsme vyrazili za krásného počasí nejdříve na prohlídku zámečku **Dub** v obci **Dub**.



Tam jsme se chvilku zdrželi, ale pak jsme hned přešli do **Motokráměčku** pana Štastného ve **Strunkovicích u Volyně**, kde proběhl hromadný nákup náhradních dílů. Mnozí z nás tam koupili díly, které třeba již delší dobu sháněli. Tam jsme se také vyfotili, a pak jsme popojeli o pár ulic dál, abychom navštívili leteckého fandu, který si doma staví letadla. Začal samozřejmě kdysi jako modelář leteckých modýlků, ale pak se pustil do stavby motorových rogal a „ultralajtů“, kterým dává podobu historických letadel. Jeho povídání bylo zajímavé, i když nejsem zrovna letecký nadšenec, ale tak zapáleného člověka pro svého koníčka málokdy potkáte.



Dále jsme už pokračovali směrem **Strakonice**, kde jsme měli zamluvená místa v „konečně“ znovuotevřené restauraci **Čezeta** v Domě kultury. Ne všichni asi byli úplně spokojeni s pohoštěním, zvláště jsem slyšel kritické hlasy na cenu Hamburgeru, ale já



NA OKRAJ

Řízek



Milánské kotlety byly zařazeny do menu rakouských restaurací v polovině 20. století pod názvem Wiener Schnitzel. Určitě je zajímavé, že nejstarší recept na vídeňský řízek byl podle knihy Ireny Korbelářové Paměť chuti zařazen v Nejnovější všeobecné kuchaře německé autorky Marie Anny Neudeckerové, která vyšla v roce 1831 v Praze. Na jídelní lístek se vídeňský řízek v Praze ale dostal až roku 1900, a to v restauraci Zlatý anděl. Vídeňský řízek byl původně pouze svátečním pokrmem. Místo telecího masa se často používalo levnější vepřové. A počátkem minulého století se řízek začal doplňovat plátkem citronu. Vzhledem k tomu, že minulostí se jeho kyselostí často maskovalo zkažené maso nebo starý tuk, logicky se nabízí otázka: Proč? Nicméně citron se stal součástí servírování řízku a vhodně ladí s jeho chutí.



***Dokonalý vídeňský řízek** Základem jsou plátky z telecí kýty, každý cca 150 g, a čerstvě prosátá mouka. V původní milánské variantě mouka chyběla. Ta se začala používat až později, protože podle foodblogera Thomase Sixty (thomas-sixt.de) mouka vytvoří „spojení mezi masem a vejcem“. U nás je zvykem obalovat řízky v hladké mouce, Rakušané však po-*

NA OKRAJ

Řízek - pokračování

užívají polohrubou, v mezinárodním označení typ 405. Dál potřebujete na každý řízek 1 vejce (tady se šetřit nevyplácí) a 1 lžičku smetany, strouhanku, sůl, pepř a přepuštěné máslo. Pokud jde o strouhanku, měla by být především čerstvá!



Nakrájený plátek masa omyjte, osušte, položte na potravinovou fólii a přikryjte ji. Řízky jemně naklepejte. Tradičně se řízek připravuje naklepaný na tloušťku asi 3-4 mm. Naklepané, osolené a opepřené řízky obalte z obou stran v mouce. Poté řízky protáhněte rozšlehanými vejci ochucenými solí, pepřem a smetanou. Maso by mělo být zcela obalené vejcem. Nejlépe je použít vidličku a namočit plátek masa do vejce z obou stran. Vložte do strouhanky a jemným přitlačáním ji z obou stran v ní obalte. Rozpalte vysokou pánev s velkým množstvím přepuštěného másla (nahradit ho můžete slunečnicovým nebo řepkovým olejem a po usmažení řízků na rozpáleném tuku je krátce namočit do zpěněného másla, aby dostaly tu pravou chuť). Čerstvě obalené maso opatrně vložte do rozpáleného tuku a osmažte z obou stran. Podávejte s vařenými petrželovými bramborami nebo s bramborovým salátem, nejlépe tím vídeňským.



jsem si na svém oblíbeném tataráčku moc pochutnal, i Jirkou Hájkem vychvalované místní pivo Dudák bylo dobré, i když před pár lety se opravdu nedalo pít :-).

Po obědě jsme navštívili neveřejnou sbírku motocyklů pana Janečka, kdy jsme viděli zajímavé stroje, nejen sériové, ale i jisté kreace (např. policejní číza) a hlavně jsme si s panem Janečkem dobře o motorech popovídali. Pan Janeček je bývalý pracovník ČZ Strakonice a po panu Milanu Přibáňovi převzal funkci „poradce“ pro majitelé motocyklů ČZ, kteří se na továrnu ČZ stále obražují se svými dotazy nebo požadavky. Taky mezi ně patřím :-). Ve stejném areálu jako výstava motorek, byla i expozice soukromé sbírky Citroenů. Asi nejsme úplně ti správní, co podobnou sbírku ocení, ale pohled na „Kachnu“ nebo na „Fantomase“ každého motoristického nadšence potěší.



Když jsme tam hovořili s majiteli sbírek, tak jsme se dozvěděli také informace ze zákulisí ohledně příprav nebo nepřiprav **105. výročí založení firmy ČZ**. Firma ČZ svou účastí na oslavách 100. výročí založení firmy zřejmě v tomto směru ukončila své aktivity, i muzeum motocyklů ČZ bylo přestěhováno z prostorů továrny na Strakonický hrad (tam jsme byli už před rokem na prohlídce *pozn. red.*), takže už firma ČZ nepovažuje nadále za nutné se angažovat v připomínání své motocyklové historie, i když právě ta ji nejvíce ve světě proslavila :-).



Ovšem jiný názor na to mají fandové a majitelé strojů ČZ, samozřejmě i strakonický veteránklub, takže oslavy jsou předběžně připravovány. Pokud vše dobře dopadne, mělo by se jednat o první nebo druhý zářijový víkend 2024. Ovšem zřejmě i místo konání vlastního srazu se změní, i když to určitě bude někde poblíž místa minulých srazů. My jsme ujistili místní fandů, že se oslav určitě zúčastníme, protože jsme byli na oslavách 90., 95. i 100. výročí založení firmy, rekord asi drží Libor Volek, který s



bývalým kolegou Karlem Ullmanem byl i na 85. výročí. Je to samozřejmě ještě rok, ale doufám, že se jako klub nenecháme zahanbit a nebude účast tak katastrofální jako Spořické šedesátce (viz minulá reportáž *pozn. red.*), kam jsem také všechny členy a příznivce klubu zval.

Až se v tomto čísle Občasníku propracujete ke kapitole s plánem akcí na příští rok, tak tam už tuto oslavu výročí založení ČZ najdete jako „předběžný termín“, který bude upřesněn.



Po tomto krásném technickém zážitku jsme zajeli na kávičku. Zákusky nebyly, paní cukrárenská se moc omlouvala, že měla ráno 200 zákusků a zákuskůchtiví zákazníci úplně všechno vyžrali :-). Po kávičce se už jelo zpátky do penzionu. To už

NA OKRAJ

Vídeňský brambor. salát

Bramborový salát s majonézou je česká klasika. Milujeme ho k smaženému řízku, k vánočnímu kaprovi i jako základ na chlebiček. Každá rodina má nějaký svůj ověřený recept a bramborový salát rozhodoval i o tom, kdo vypadne v úterním dílu soutěže MasterChef Česko. Ale víte, jak chutná a jak se správně dělá vídeňský bramborový salát? Je lehčí, snazší na přípravu a chuťově skvělý!



Zkuste to bez majonézy

Kdo by neznal tradiční bramborový salát? Skládá se z brambor nakrájených na kostičky, které se smíchají s kořenovou zeleninou, cibulkou, kyselými okurkami a dalšími dobrotami, vše se spojí s pořádnou dávkou majonézy a oblíbená příloha je na světě. Snad žádné jiné jídlo nemá tolik variant. Někdo jej vylepšuje jablčky, další kečupem, jiný zase kukuřicí z konzervy a mnoho lidí dochucuje navíc látkem z okurek. A víte vůbec, kolik je sporů kvůli tomu, zda do salátu patří salám? Salátoví puristé tvrdí, že do pravého bramborového salátu patří jen zelenina, maximálně vajíčko. Další ovšem na kostičky salámu smíchané s bramborami nedají dopustit. Bramborový salát je přímo dokonalá pochutina, jen je trochu sytější a dietní rozhodně moc není. Odlehčit ho můžete, když do něj nepřidáte majonézu. Právě na absenci majonézy je založen vídeňský salát. Přestože se tradičně podává k vídeňskému telecímu řízku, není jen rakouskou specialitou. Podobný dělají i v Bavorsku, konkrétně v části Švábsko.

NA OKRAJ

Salát - pokračování



S octem, který propůjčí věčné mládí?

Bramborový salát bez majonézy se pro odlehčení dělá v mnoha rodinách. Někde majonézu nahrazují zakysanou smetanou, jinde jogurtem a někdo dělá jen lehkou zálivku z olivového oleje, octa a hořčice. Vídeňský salát je ovšem výjimečný. Roli zálivky v něm totiž plní netradiční surovina, a sice vývar, nejčastěji silný hovězí a nejlépe domácí. Ale nebojte, brambory vám nebudou plavat v polévce. Kouzlo nálevu spočívá v tom, že se vývar zahustí škrobem z brambor a vytvoří se tak pro tento salát typická zahuštěná zálivka, která má příjemnou chuť a vůni po vývaru. Vše se pak už jen doladí octem.



Do pravého vídeňského salátu patří Hesperidin Essig – vyhlášený rakouský ocet, který se vyrábí již od roku 1927. Jméno nese po Hesperidkách, nymfách, které hlídaly v zahradě bohů strom bohyně Héry. Na tomto stromě rostla zlatá jablka, která bohům propůjčovala věčné mládí. Samotný ocet se skládá z jablečné šťávy, kvasného lihového octa a vinného octa a salátu dodává specifickou chuť a krémovou konzistenci. Může se ale používat i vinný nebo jablečný ocet.

Dobrou chuť!!!



jsme se cestou trochu jako kolona roztrhali, takže někteří už do penzionu dojeli před námi. Tady bych měl jen jednu výtku k celé akcijelo se zbytečně rychle :-(. Tak jak jsme si stěžovali při mezinárodním skútr-

srazu na Slovensku, že se jelo dvacítkou, tak tady to bylo naopak. Kolona motocyklů má své zákonitosti, a i když ty motocykly vzadu tu zvýšenou rychlost technicky zvládnou, tak se kolona natahuje, roztrhává, a pokud se drží pohromadě, tak už zase vyžaduje větší pozornost řidičů (aby nenajeli do kolegy před sebou), že řidiči nemají čas a možnost se kochat okolní krajinou. Vyjíždka není závod, je to vyjíždka, která má být pro radost všech účastníků. Mně cestou do Lhenic přestal fungovat tachometr, takže nevím přesně, jak rychle jsem jel na konci kolony, ale vzhledem k tomu, že jsem jel na „třiapůle“ a musel jsem docela slušně tahat za plyn, tak šedesát to rozhodně nebylo! :-)



Do penzionu jsme se vrátili všichni, Honza Pyšný zase dle možností zastavoval auta na křižovatkách, sice je na to sám, ale i tak to zvládá velice dobře, a myslím, že si to i na svém „Stromu“ užívá :-). K večeri byla halda řízků a mísa výborného bramborového salátu. Opět ho musím pochválit, jako jsem ho chválil ve Zručí. Každý na to může mít jiný názor, ale dobrý vepřový řízek s bramborovým salátem je nepřekonatelné jídlo a všechny restaurace s „Michelinskými hvězdami“ a pofiderními jídlý s hodně složitými cizími názvy mohou jít doteď si nemohu vzpomenout na to správné slovo, ale končí tam záda a začínají nohy, jo, a sedí se na tom!!! :-)





Večer se zase sedělo a povídalo (někteří i venku na zdravém vzduchu), trochu se zpožděním dorazil můj kamarádkův strážník a veteránista **Milan Bartal z Bechyně**. Sice s námi na žádné akce nejezdí, ale věnuje se veteránům trochu z jiné stránky. Půjčuje je pro natáčení filmů, sám i občas tyto stroje ve filmech řídí (nyní už i jeho syn) a tu a tam ve filmu pronese i nějakou větu coby komparsista. Myslím že svou



prořízlou pusou i svými historkami z natáčení filmů si kolegy získal, a tak zase o nějakou zábavu nebyla nouze.



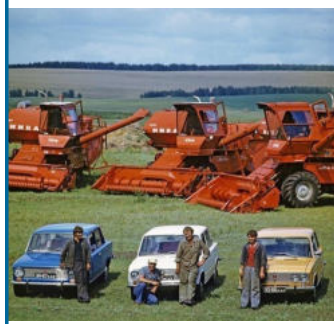
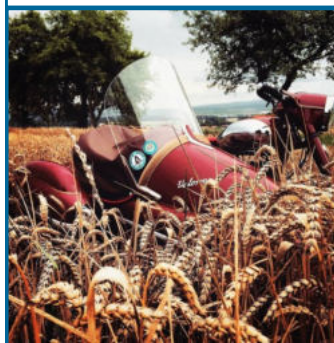
Poseděli jsme zase trochu déle, taky nám došel soudek s pivem a museli jsme narazit další, řízký postupně mizely, i když jich bylo na „nášup“ opravdu dost, a tak uběhl zase jeden hezký večer ve Lhenicích. Ráno klasické, opět vydatná snídaně, baleň, placení, loučení, odjezd.

A hodnocení??? Jedinou kritizovatelnou drobností byla ta zbytečně rychlá jízda v koloně, která asi byla spíš důsledkem snahy „nejet příliš pomalu“ než nějakým úmyslem. To by bylo ovšem pro sebrání hvězdičky hodně malým důvodem, jinak účast, ubytování, stravování, navštívená místa, zábava, poruchy žádné, výpomoc Honzy Pyšného na křížovatkách všechno klapalo na výbornou, myslím, že i s cenou za ubytování a stravování byli všichni spokojeni, takže zase 5 hvězdiček!!!



NA OKRAJ

Jo, ... a žně jsme letos zvládli opět na jedničku



NA OKRAJ

Mahagonové kolo



6-TI A VÍCEKOLKY 1.DÍL

Asi vás nepřekvapí, že je tu zase jeden docela zvláštní nadpis, protože jako čtenáři Občasníku jste na různé veteránské rarity zvyklí. Měli jsme tu už auta se třemi světlými, tak proč ne auta se šesti koly. Ale nemyslím tím velkosériová šestikolová vozidla, jako nákladáky apod. Myslím různé přestavby popř. sportovní či malosériová vozidla, která si vysloužila jednu nebo i více náprav navíc. Kupodivu je to téma velice rozsáhlé, jak brzy uvidíte, takže ani teď neumím

odhadnout, jestli se mi svým rozsahem vejde do jednoho čísla Občasníku, aby se tak nestalo číslem „monotematickým“ :-).



Ještě je tu taková jedna komplikovanost a to, že většinou vozidla se zvýšeným počtem náprav jsou prodloužená oproti sériovým, a tak se tu možná objeví obrázky, které pak duplicitně budou v dalším tématu o raritních vozidlech, což budou „prodloužené karosérie automobilů“ Pro ukázkou jeden příklad zde vidíte v podobě Transportera VW.

rie automobilů“ Pro ukázkou jeden příklad zde vidíte v podobě Transportera VW.

A jak jsem se k tomuto tématu dostal??? Už od útlého věkua to myslím vážně (od 8mi let :-)), mi kupovali rodiče na mé výslovné přání motoristické časopisy Svět motorů a Automobil, kde jsem poprvé zahlédl dvě zajímavá vozidla se šesti koly. Dodnes si to dobře pamatuji. V tomto článku nebudu pitvat jednotlivé typy a jejich technické údaje, rok výroby, cenu a pod.. Jde hlavně o to, že existují nebo existovaly.

tyto automobily odlišit. Mohou mít zdvojenou přední nebo zadní nápravu. A tady už je třeba uvažovat o tom, proč se tak děje. Zdvojená zadní náprava je většinou z důvodu prodloužení ložné plochy, zvýšení nosnosti popř. zlepšení průchodnosti terénem, zdvojená přední náprava je spíš jen taková „frajeřina“ a způsob, jak utratit zbytečně peníze, popř. tam mohou být i jiné důvody (např. aerodynamické), o kterých si něco napíšeme u závodních vozů.

Ale abych se vrátil k těm starým časopisům. Tam se objevily dva osobní automobily se šesti koly a hned mě zaujaly svým vzhledem. A tady je taky právě hned první bod, jak

Ale teď už se podívejte na ty dva historické snímky. Ten auták se čtyřmi koly vpředu se jmenuje **Panther**, ten druhý **TAG Funktion**.



Samozřejmě nepostupuji chronologicky, protože ty dva výše uvedené vozy byly v době svého zveřejnění nové, takže prozatím jsme přeskočili tu historii, neboť i v době předválečné, a pak i za války a po válce vznikaly terénní šestikolové vozy, hlavně na přání armády.

Ovšem já teď budu pokračovat tím, že další slavným vozidlem se šesti koly, které se objevilo tentokrát na sportovním poli - a to přímo rovnou ve Formuli 1 - byl slavný a krásný **Tyrrell 007** čili **Projekt P34**. Byla to první šestikolka ve formuli 1 a já bych se u toho trochu zastavil, abychom si vyjasnili, proč se šestikolky ve formuli objevily a co všechno bylo tenkrát k vidění.

Tyrrell 007 bylo nádherné auto. Čtyři malá přední kola měla průměr 10" a byly pro ně vyvinuté speciální pneumatiky, protože vzhledem k menšímu průměru se kola během závodu víckrát otočila a tím i opotřebovávala. Malá kola však byla schována za předním spojlerem a tím se snížil odpor vzduchu. Ovšem velká a široká zadní kola zůstala, takže problém aerodynamiky vyřešen nebyl.



13. června 1976 na okruhu v Anderstorpu ve Švédsku dovedl Jody Scheckter, startující z pole position, Tyrrell 007 k vítězství před týmovým kolegou Patrickem Depaillerem a Fer-



rari Nikiho Laudy. To bylo jediné vítězství tohoto vozu ve velkých cenách.

To byly pro Formuli 1 ještě krásné časy, kdy konstruktéři nebyli svázáni spoustou nesmyslných předpisů a mohli rozvinout svůj talent. Občasník není časopis o Formuli 1 a kdo se o ni zajímá, určitě si dokáže informace najít, ale já tu hlavně představuji „šestikolky“ a jen se zmíním o dalším skvělém konstrukčním řešení, jakým byly přísavné větráky a zástěrky pod auty, což vidíte vpravo v rubrice „Na okraj“.



Tyto pokusy se prováděly u stáje **March** v roce 1976 (obr. vlevo) a stáje **Williams** v roce 1982 (obr. dole). **March 2-4-0** do závodu nikdy nasazen nebyl a **Williams FW08B** doplatil na změnu legislativy (zákaz využívání přísavného efektu po smrtelné havárii Gillesa Villeneuvea atd.).

Ale vraťme se k šestikolkám. Počin konstruktéra Dereka Gardnera s návrhem šestikolky nenechal spát konstruktéry od dalších firem. Ti např. zavzpomínali na **Kurtis Kraft-Offenhauser 500G** „Pat Clancy Special“, který se zúčastnil Indianapolis 500 v letech 1948 a 1949 (obr. vpravo nahoře) a navrhli obdobné řešení pro Formuli 1. Tady bylo snahou zvýšit trakci zadních kol pohonem obou náprav a snížení odporu vzduchu tím, že kola mohla být výrazně užší.



Scuderia Ferrari v roce 1977 experimentovala s verzí 312T2 (312T6) s dvojitými zadními koly, rozměrově stejnými jako přední.



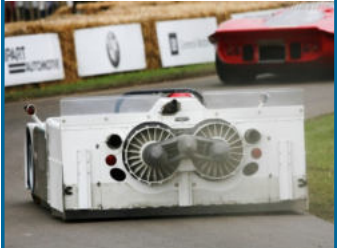
Cílem konstruktéra Maura Forghieriho bylo i v tomto případě snížit aerodynamickou brzdou generovanou obrovskými standardními zadními pneumatikami, ale pravděpodobně také zabránit značné deformaci, které tyto pneumatiky v zatáčkách podléhaly (viz další strana). Forghieri však nebyl první, koho napadla dvojitá kola.

Již před druhou světovou válkou někteří výrobci přemýšleli o tomto řešení, aby umožnili svým závodním vozům přenést veškerý výkon na vozovku i v nejtěžších terénech, prostřednictvím omezené šířky tehdejších pneumatik (obr. vlevo)

NA OKRAJ

Auta s „vysavačem“

*Velký větrák umístěný v zadní části vozu způsoboval přísavný efekt. Pokud by bylo auto po obvodě řádně utěsněno, udrželo by se přísavným efektem na stropě :-). Vše začalo u amerického vozu **Chaparral -2J-Chevrolet**, který měl větráky dokonce dva.*



*Řešení ve Formuli 1 - vůz **Brabham-Alfa BT46B** - byl výjimečným monopostem formule 1 díky obřím ventilátoru na zádi. V Grand Prix má stoprocentní úspěšnost - jel jedinou Velkou cenu. A vyhrál... (Niki Lauda VC Švédska 1978).*



NA OKRAJ

VIP - to je Vlastík

Za „vlády“ Vlastíka se Česká republika potýká s fatálním nedostatkem léků, chybí základní léky na horečku, na bolest, ale co huň, tak nenahraditelné léky na léčbu rakoviny, antibiotika, nebo třeba inzulin.

Tenhle fatální problém má v Evropě pouze Česká republika.

Prý už jsou v Praze léky, budou také v dalších městech?

Ano, výstava je putovní.

Vlastík je člen vlády, která říká, že chybějící léky máme shánět v zahraničí, nebo volat např. do 100 lékáren. Vlastík říká, že krizi přejijeme tak, že počkáme do léta, kdy nemocnost bude nižší a bude tedy nižší i poptávka po lécích.

DENÍK

Válek: Kdyby lidé léky nekupovali, byl by jich dostatek.



Uvědomělý občan neremcá, jde do lékárny, podívá se, kterého léku je dostatek, a podle toho onemocní.

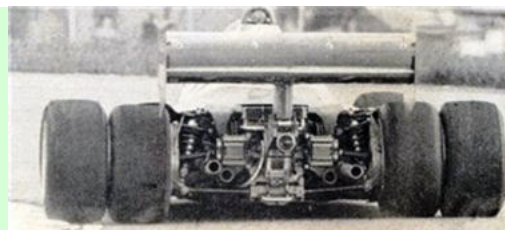


Můj vůdče, vše splním, jsem totiž ministr "válek"

Mozková smrt by neměla být důvodem k odpojení od přístrojů. Dotyčný může ještě dělat kariéru jako politik.



Příkladem je **Auto Union Type C** z roku 1936 (6litrový V16 s kompresorem o výkonu přes 500 koní), který mohl být vybaven dvěma koly pro omezení přetáčivosti v pomalých zatáčkách při závodech do vrchu (obr. na předešlé straně).



Niki Lauda i Carlos Reutemann vůz F1 testovali. Rakušan řekl, že je pro, zatímco Argentinec auto odmítl poté, co měl nehodu způsobenou prasklým zavěšením kola. Vývoj byl zastaven ve fázi, kdy vůz překročil maximální šířku povolenou předpisy.

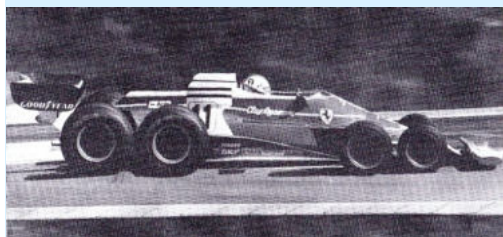


Ještě než opustíme závodáky a Formuli 1, tak ještě pár zajímavostí. Vlevo na obrázku vidíte, že ani slavný konstruktér **Lotusu** Colin Chapman se nevyhnul pokusům se šestikolou ve Formuli 1.



A dva sportovní prototypy pro závody na okruzích. **Alfa Romeo Projekt Sebring** a pod ní **Porsche 906**.

A nevím, jak moc vážně myšlené projekty „osmikolek“ - vlevo **Ferrari** vpravo **Ford** (???)



A teď přemýšlím, jak dál, jak pokračovat v představování šestikolek, které můžeme rozdělovat, jak jsem již uvedl, na ty se zdvojenou nápravou vpředu nebo vzadu, nebo jsou pak další kritériaznačka vozu, popř. důvod jeho přestavby na šestikolku jako nákladní, s prodlouženou karosérií pro větší počet osob, pro zlepšení průchodivosti terénem nebo jen „showcar“, který slouží třeba k reklamním účelům nebo jen zviditelnění jeho majitele.

Abych to vysvětlilpokud si někdo nechá přestavět Jaguar XJS100 na šestikolový pick-up, je to snobismus, má jediný na světě takové auto a může se s ním prezentovat ve společnosti sobě rovných snobů. Pokud si někdo nechá přestavět malého Fiata nebo Renaulta na šestikolový pick.-up, musí to být zákonitě mrhání penězi, protože větší, sériově vyráběný pick-up se stejnou užitečnou hmotností, by ho vyšel určitě laciněji.

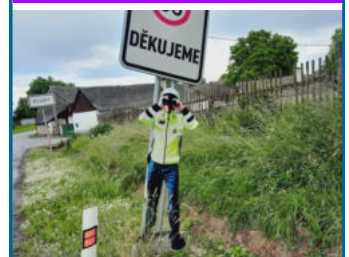


NA OKRAJ

Vlastík a zdraví - 2. díl

Vlastík nechal zastavit výstavbu onkologického centra v Praze. Projekt na který Andrej Babiš sehnal v Evropě peníze a který by nejen nám, ale celé Evropě dal nejmodernější onkologickou nemocnici možná na celém světě, která by zachraňovala stovky životů. Vymyslel to Andrej Babiš takže to pochopitelně muselo jít stranou.

Nemáme léky a zubaře, ale po mnoha letech máme v zemi opět svrab, tuberkulózu, syfilis a nově také záškrť. Změna, které můžete věřit.



Policisté z papíru se osvědčili. Vláda na tomto základě v prvním kole objedná papírové zubaře, učitele a instalatery....



"Jak vidím pane Vodašek, ta dnešní stolice zase nic moc. Ale pustím vám v televizi zprávy a z nich se určitě poserete."



Roušky jste si ušili, svetry jste si napletli.....to by v tom byl čert, abyste si nevyrobili Penicilin z nivy...

Asi jsem to už vyřešil. Aby článek nebyl extrémně rozsáhlý a nezačal vás nudit, tak to vezmu podle těch důvodů vzniku šestikolek - těch zajímavějších, a ty ostatní no name a pod, tak ty nechám v rubrice „Na okraj“ jen tak pro potěchu oka. Stejně tak nebudu příliš pitvat auta vyrobená před válkou, protože vzhledem k zaměření tohoto časopisu se věnuji spíše youngtimerům popř. vozidlům kategorie „Past 1945“. Ale dost řeči, začínáme **šestikolkami do terénu**, tedy důvod: zvýšení a zlepšení průchodivosti terénem popř. únosnosti v těžkém terénu. Určitě mezi nejnámější terénní vozy patří Range Rover a Mercedes Benz třídy G.



Ale i starší sourozenec Land Rover a nebo americká klasika Jeep.



Nesmíme zapomenout na americký Hummer a klasický velký americký pick-up.



A co ti ostatní, tak třeba z Japonska Toyota Land Crusier nebo Nissan Patrol



Pokračujeme pořádně dlouhými **pick-upy**....**převravníky aut**. Austin Mini a VW Golf.



NA OKRAJ

Velorex 560



Máme tady další značky **převravníků aut** od renomovanějších značek a jejich větších vozů. Tak se podívejme na značky Saab, Volvo a Audi.



Samozřejmě že takové prodloužené vozy s plošinami přímo vyzývají k tomu postavit na plošinu nástavbu a udělat tak **skříňový automobil** (Citroeny, Volvo, Audi)



Velké nástavby samozřejmě nabízejí využití jako rychlé **sanitní vozy** (Citroen, Saab)



Teď bychom se mohli podívat na **prodloužené kombíky**. Tady jednoznačně dvojitá náprava zvyšuje užitečné zatížení vozidla a umožňuje tak zvýšit počet převážených osob. Ale zase mě tady napadá otázka, co je asi levnější, jestli takto složitě přestavěný osobák nebo mikrobus vyráběný v tisícových sériích???



Tak jsme prošli asi ty „logické“ důvody vzniku šestikolových vozidel a mám tu ještě haldu různých kuriozit, víceméně nevysvětlitelných, které byly asi v mnoha případech nesmyslně drahé a vyrobené jen v jednom kuse, ale taky sériově vyráběné šestikolky (např. Renault 5).

Tato vozidla probereme abecedně podle značek, pak tu bude ještě skupina sportovních vozů a dodávek, a pak už se budeme věnovat dvěma kategoriím, které se nejvíce vážou k tomuto časopisu, a to historické šestikolky a vozy vyráběné v zemích bývalé RVHP.

Americké vozy různých značek.



NA OKRAJ

Rabbit (≈ netu)

ארנב נולד - יומן שיפוך

Jako motorkář se zajímám spíše o restaurování motorových cyklů, ale loni v létě se mi podařilo pořídit skútr Fujii Rabbit, model S601A, který byl v 70. letech v Izraeli velmi rozšířený. Pamatuji si, jak stařešinové z Tel Avivu, když jsem byl dítě, křížovali ulicemi s monotónním hlukem motoru, který nezní jako žádné jiné vozidlo.

Můj konkrétní skútr (samozřejmě s doklady) je připevněn k sajdkáru vyrobenému izraelským "Volkovichem". Zápis v průkazu vozidla tvrdí, že se jedná o model '70, ale výroba těchto skútrů byla zastavena v '68. Skútr patřil v 60. letech k nejmodernějším: bezdušové pneumatiky, elektrický starter, signalizace a palivoměr. (strojový překlad z hebrejštiny)



NA OKRAJ

VIP - ten nejvyšší



Nezvládnete zaplatit zálohy? Nemáte na jídlo?



Manfred Hírlich

Úspěch stoupne do hlavy jen tomu kdo v ní má prázdno.



Petr Fiala
Předseda vlády ČR



Chrysler Voyager III z roku 1989 s Dodge Tomahawk a Plymouth Voyager-III-Concept.



Ford



Cadillac Custom 1968



Ford Seattle 6-wheeler



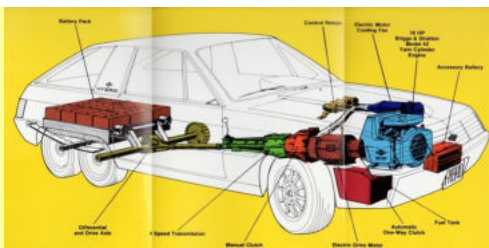
BMW, Bugatti a Briggs



Vpravo Bugatti

Na druhé straně: BRIGGS & STRATTONŮV předchůdce hybridní Toyoty Prius z roku 1980. všimněte si průhledové kresby, akumulátory jsou nad dvojitou zadní nápravou.





Citroën, tak to je přesně jedna z nejšestikolovatejších firem, protože jak uvidíte, tak byly ošestikolovány i malé laciné vozy této značky, u kterých bych jako bývalý kontrolér v automobilce rád znal efektivitu jejich výroby. Ale dost úvah a podívejme se na to, začneme kačenou:



NA OKRAJ

Fialka pokračuje



Mě nesnáší už cca 80% občanů, ale ty máš taky docela pěkně našlápnuto...



1952 2022

NAJDI 7 ROZDÍLŮ



Petrě, sekera 200 miliard za 4 měsíce. Jsem na tebe tak hrdá.

„Vzdělání při člověku nectném je toliko jako šperk v rypáku svině.“ (Jan Amos Komenský)



BRATŘE PROČ JSI NĚM ZASTAVIL PLYN KDYŽ JÁ PRO TEBE NAKRAD MILIARDY.



JA NĚ PANIMAJU.

Borec co zatočil s inflací+12%.
Borec co zatočil s drahotou+100%
Borec co má vyrovnaný rozpočet už od března. -166miliard.
Borec co zachrání poštu. Zavřím.
Borec co zvyšuje důchody -1000kč.
Borec co se culí jak vemeno.



Česká televize uvádí komedii
Ještě větší blbec, než jsme doufali

NA OKRAJ

*Skútristky jsou o moc
hezčí než Fialka*



Covini C6W a C6W Spider..... sporták z Itálie



J a g u a r
..... anglická
klasika,
tentokrát na
6 kolech



Matra 530 z Franciedobová fotografie a nalezený vrak



Mercedes-Benzi k němu se hodí 6 kol, nevěřte??? Tak se podívejte!!!

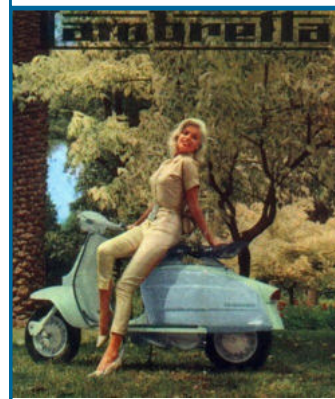


Mini, dneska každý zná tuto značku patřící koncernu BMW, ale původně se jednalo o vůz značky Austin Mini, kterému se zde budeme věnovat trochu více. Přece jen původní Mini má své kouzlo a díky komediím Mistra Beana je asi nezapomenutelný. Ještě jsem zapomněl podotknout, že samozřejmě lépe se přidává druhá zadní náprava nepoháněná než poháněná. A právě Austin Mini jako první vůz s motorem napříč a pohonem předních kol (vynález Aleca Issigonise) k tomu přímo sváděl.



NA OKRAJ

... a trochu je oblečeme



Nissan, další šestkolka z Japonska, moc jich tu nemáme.



Opel Manta, u tohoto vozu máme zase jednu pro změnu zdvojenou přední nápravu



NA OKRAJ

Ukrajinská vláda

Maďarsko má Orbána. Ukrajina má Fialu. Češi nemají nikoho.

Naše vláda je natolik nadšená z ukrajiny, že nám zařídí její životní úroveň.

KAPITÁN UKRAJINA



Kdy už to konečně někdo řekne nahlas? Tahle banda podvodníků vidí v Ukrajincích své budoucí voliče, které si nakupuje za naše peníze!!!



pokud nepřestaneš lhát



vyroste z tebe takový šmejda jako Fiala

Peugeot, další francouzská firma, dnes ji vnímáme díky společným projektům jako sestřinou značku firmy Citroen, avšak u šestítek to tak nevypadá. Máme tady jen jednu šestítku, a to ještě od jednoho z nejmenších vozů této značky, Peugeot 106.



Renault, tak to je „jiný kafe“, aspoň z pohledu šestítek. Neznámější šestítkou od této značky je malý Renault 5, který se vyskytuje v různých verzích, a to i ve verzi silničních i terénních, ovšem vzhledem k velikosti tohoto vozu v sériovém provedení je tu také otázka, co vedlo výrobce nebo úpravce použít právě toto auto pro tak náročnou přestavbu. Začínáme ovšem historickým Renaultem 10 s motorem vzadu.



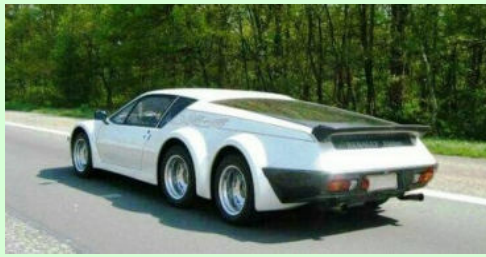
Pro úpravu na 6 kol byl dokonce použit i závodní speciál Renault 5 Maxi Turbo, který měl podle staré skupiny B umístěný motor vzadu a pohon zadních kol. Na obrázku ho vidíte, jak přejíždí z pevniny na loď a je dobře rozeznatelný podle vstupu vzduchu před zadními koly.



Dva malé renaultíky Twingo a Clio



.....a nakonec MPV Renault Espace a sportovní Renault Alpine A 310.



Porsche, pustil jsem se do těch autíček od „frantíků“ a trestuhodně jsem zapomněl na německou firmu Porsche, která se nechce nechat zahanbit ostatními značkami, ale i tak si myslím, že takto prestižní značka spíš sleduje s nevolí, jak se někdo snaží vylepšovat jejich (dle mého názoru) dost dokonalá auta, i když typ 928 byl asi trochu chybným krokem.



Saab, švédská firma, která bohužel skončila s výrobou automobilů v propadlišti dějin. V Občasníku už jste mohli vidět zajímavé obrázky saabů v článku o automobilech s letadly a myslím, že se budeme ještě saabům věnovat z úplně jiných důvodůnechte se překvapit.

Teď se podíváme zase na ty šestikolky, i když nějaké jste tu už viděli mezi přepravníky automobilů nebo vozy s nástavbou.



NA OKRAJ

UK

Těším se na červenec, až se dozvím, že Jan Hus měl rodiče Ukrajince a Cyril s Metodějem přijeli z Kyjeva...



Zaregistroval některý z Vás, že by nám tehle člověk v mikiše někdy poděkoval za to, že se snažíme na úkor svých vlastních občanů postarat o válečné uprchlíky? Zatím jenom vyčítá, uráží, diktuje a nařizuje, co mu musíme zajistit a co je naší povinností.

Nějak to vymyslíme..



V Bulharsku mi nic nedali...potřebuju ještě tanky a stíhačky. Aspoň milion dolarů. Tak Čechům vypneme topení na zimu a zdrazíme jídlo o dalších 10% a zítra to máš na účtě.



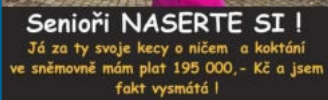
Volodymir přiletěl do Čech pozdravit válečné uprchlíky z Ukrajiny, ale oni mezitím odjeli na prázdniny domů. Smutný příběh.



Pokud někam posíláš zbraně, nebo peníze na ně, tak mi netvrď, že chceš mír!

NA OKRAJ

VIP Olga-zubejda



No to se picnu ! Lidi prej nemaj prachy na živobytí. Vybrali si asi špatný zaměstnání. Já si vybrala politiku a je mi skvěle !



Holky od jezera Bobrů

Když jsem byl mladý tak se říkalo že konec světa bude až bude mít pčiča zuby. Twl už je to tady.



Smart, věřili byste tomu, že i tento dnes zřejmě jeden z nejmenších dosud vyráběných automobilů také bude upravován na šestikolku, když je známo, že tento vůz zrovna po stránce ziskové není ukázkovým projektem, o kterém by se měli studenti učit ve školách ekonomického směru :-). Možná jsou šestikolky výjimkou !!!



Šestikolový tahač z osobního vozu jsme tu ještě neměli, ale když je to zrovna ze Smartu, tak to je (jak by řekl kolega Perger) „BOMBA“!!!



Volvo, u této značky je situace se šestikolkami obdobná jako u firmy Saab, snad i proto, že obě firmy jsou ze Švédska. Ovšem oproti Saabu se firma Volvo nadále mezi výrobci automobilů srdnatě drží, i když už dávno není v majetkovém portfoliu evropského majitele.



NA OKRAJ

...a VIP Markéta



Ukrajinci potřebují naši pomoc. Potřebují Vaše byty, práci, peníze, no prostě vše co máte musíte poskytnout Ukrajincům. Já vím že bude těžké vyházet důchodce na ulici, ale musíme to udělat aby sme nepodporovaly Putinovu válku. Důchodci zbytečně zatěžují kasu. Ušetřené peníze můžeme dát Ukrajincům.



Jak je ta čeština, díky diakritice krásna. Sup i čas, to letí. Supi často letí. Su piča století.



Musíme se vypravit do roku 1984, kde najdeme fotra Pekarové Adamové a dáme mu prezervativ.

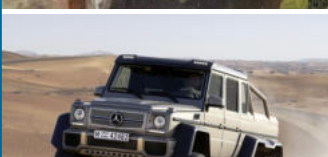


VW, a jsme u poslední značky podle abecedy, i když v průběhu psaní tohoto článku dorazily další informace, o které vás čtenáře samozřejmě nepřipravím. A tady u značky VW se podíváme na největší bestselery tohoto výrobce, a to na „Brouka“, Polo, Golfa a Transportéra.



NA OKRAJ

pick-upy ...se šesti



Slíbil jsem ještě nějaké značky šestikolek, jak s oblibou říkám a píšu „po uzávěrce“, tak se na ně podíváme. Zase to vezmu podle abecedy:

Ford, tak to bychom tady měli dva šestikolové osobáčky a taky kultovní dodávku Transit, podobně jako je u VW Transportér.



Rolls Royce, tak si představte, že šestikolová mánie se nevyhnula ani takovému automobilovému „Olympu“, jakým je RR. Ale když už máte na rollse, máte asi i na dvě kola navíc :-).



Toyota, japonských značek a šestikolek jsme tu moc neměli, přestože rozhodně Japonsko nepatří ve výrobě automobilů mezi outsidersy. Toyotu zde prezentují šestikolové teréňáky pick-upy a jeden zástupce luxusní odnože Lexus.

V rubrikách na okraj jsou ještě některé japonské šestikolky dalších značek.



TOYOTA LandCruiser F162 Pick-up 6x6 Rehausse

NA OKRAJ

Konec 1.dílu

Tak jsem si myslel, že toto téma bude jednoduché a krátké, ale jako vidíte, tak po 16 stránkách zdaleka nejsme u konce a chybí nám ještě pořádný kus tohoto tématu. Určitě bude lepší, když toto téma rozdělím na dvě části a zbytek přesunu do dalšího čísla.

A nyní ještě něco málo z Japonska, jak jsem slíbil:



NA OKRAJ

LENINGRAD

Svépomocí vyrobený sportovní vůz ze SSSR



Leningrad je jedním z dřívějších příkladů. Arunas Ra z Litvy má velmi pěkný web o sovětských vlastnoručně vyrobených autech (mimo jiné), nazvaný allcarindex. Objevil video, na kterém bylo vidět auto, když bylo postaveno.

Leningrad postavil Arkadij Dimitrievič Babitsh v roce 1956. Byl to sovětský automobilový závodník, který své první auto postavil v roce 1952. Pomáhal také při stavbě závodních vozů navržených jinými.

Leningrad byl poháněn 3,5litrovým motorem o výkonu 90 k ze sedanu GAZ-12 ZIM, který umožňoval dvoumístnému vozu dosahovat maximální rychlosti 120 km/h. Současná zpráva uvádí, že Babich dokončil cestu Simferopol-Leningrad za 20 hodin! (?????)

Od 60. let minulého století není osud vozu znám. Byl koupen v dezolátním stavu před několika lety. Současný majitel se snaží najít další informace a fotografie. K tomu mu Dmitriy Dashko, který přispěl i na ceautoclassic, našel pár zajímavých záběrů.



STŘÍPKY Z HISTORIE RVHP

Tak jsme tu zatím měli různé články o jednotlivých typech automobilů popř. motocyklů, ale pro dnešek jsem vám tu připravil několik menších, určité ne však méně zajímavých článků. No posuďte sami, jak ty názvy zní lákavě: **Malé „Ertéčko“** z Polska, **Osobní nákladňák** z NDR a **Traktorbagr** z SSSR !!! A jako bonus ještě **Replika Carevny** z Ruska, ta už je ovšem z doby po RVHP, takže je jen pod čarou :-)

MALÉ „ERTÉČKO“ (PLR)

Už kdysi dávno jsem tu měl jeden možná i dva články o krásných autobusech Škoda RTO a taky jsem tu uveřejnil dvě fotky jakýchsi autobusů stejného designu jako RTO, ale jeden byl krátký a druhý byl naopak patrový. Možná jsem se i ptal, jestli někdo ví, o co se jedná, ale nikdo se neozval.

Nedávno se mi však podařilo zjistit, co je to vlastně zač to malé RTOčko:

Jelcz MAT Oławka

je prototyp turistického autobusu z produkce Jelczańskie Zakłady Samochodowe v Jelczu u Oławy. Autobus vycházel z vozu Star 25 a autobusu Jelcz 014 Lux. Pro přepravu více osob sloužil charakteristický autobusový přívěs s označením P-01.



V letech 1963–1965 pracovala JZS na vytvoření malého autobusového přívěsu. Plodem těchto prací byl Jelcz P01, blíže popsán v článku nazvaném "Polské autobusové přívěsy". V roce 1964 konstruktéři z Jelczu navrhli a postavili zajímavý prototyp, označený symbolem MAT „Oławka“ a vycházející z přívěsu P01. Autobus o délce 7 100 mm měl 24 míst k sezení a maximální rychlost 108 km/h. Podvozek a motor o výkonu 105 HP pocházely z nákladního vozu Star 27. Účelem konstrukce MAT "Oławka" bylo obsluhovat malé výlety (MAT je zkratka názvu "malý turistický autobus"), linky s nízkou osobní dopravou a trasy pro autobus normálních rozměrů neprůjezdný.



"Oławka" dostala velmi luxusní vnitřní úpravu v podobě křesel se zvýšeným opěradlem, rádiového přijímače se zesilovačem a mikrofonom, tří reproduktorů symetricky umístěných v interiéru... Malá okénka, mírně překrývající střechu, umístěná nad tradiční okna a kryty nábojů jasně odkazovaly na Jelcz 014 lux. Interiér s výškou 1,9 metru umožňoval cestujícím volný pohyb. Zavazadla byla přepravována okenními policemi a střešním nosičem. Řidič dostal nastavitelné sedadlo a přídatné dveře na levé straně.



Zpočátku prototyp jezdil na trase Varšava - Jelcz. Tehdy se pracovalo na snížení jeho hmotnosti, neboť hmotnost 5250 kg překračovala přípustné normy.

Konstruktérům se nakonec podařilo „Oławku“ zeštíhlit na 4 480 kg.

Rozhodnutí o zahájení sériové výroby tohoto autobusu však nikdy nepadlo. Jediný prototyp vlastnila vatislavská pobočka Telewizja Polska a sloužil tam řadu let jako přenosová dodávka.



OSOBNÍ NÁKLAĐÁK (NDR)

Trochu zvláštní název, co říkáte. Ale uvidíte sami, jestli je opodstatněný nebo ne. Samozřejmě, že se chci v budoucnu ještě zmínit o nákladních vozech z dob RVHP a připomenout ify, robury, garanty, romany, czepely, bucegi, jeczcy apod. Dneska se podíváme v rámci těchto raritních vozidel na velice zajímavý a neobvyklý autobus:

IFA W50L

V roce 1981 přivezla NAMI na testovací místo nejpodivnější vůz IFA, která kdy byla v těchto místech k vidění. Vizuálně bylo toto vozidlo vybaveno standardním podvozkem IFA W50 L s rozvorem 3,2 metru. Jen místo nástavby byly instalovány další dvě kabiny za sebou, všechny ze stejných vozů IFA. Podle osoby doprovázející vůz se nejedná o nic jiného než o autobus pro přepravu 8 osob se zavazadly. Dva lidé byli v přední i zadní kabině, čtyři uprostřed.



V roce 1982 vstoupila do testu druhá, upravená verze autobusu. Všechny kabiny byly nyní otočeny po směru jízdy a třetí se stala 4místnou, čímž se celková kapacita zvýšila na 10 osob. Pro zavazadla byl nyní mezi podlahou kabiny a rámem určen pouze úzký úložný prostor.



Soudě podle khaki zbarvení se do projektu zapojila i Národní lidová armáda NDR. S největší pravděpodobností to byli oni, kdo prosadil myšlenku, že když vezme prodloužený podvozek IFA W50 L s rozvorem 3,7 metru, bude možné namontovat dvě dlouhé 10místné kabiny používané na hasičských vozech a jednu krátkou na rám. Celková kapacita cestujících tak měla dosáhnout 26 osob.

Takové extravagantní rozhodnutí bylo učiněno kvůli hospodárnosti. Vytvoření plnohodnotného autobusu by si vyžádalo další náklady, ale instalace hotových kabin zabrala minimum času a nebylo potřeba nic měnit v procesu montáže.

Kromě obrovských úspor byly zaznamenány další výhody tohoto designu. Kabiny tedy měly dveře na obou stranách, což umožnilo zjednodušit nastupování a vystupování cestujících. Stažená okna zajišťovala přirozené větrání a izolace společné kabiny umožňoval vystačit si se standardními topením s nízkým výkonem.

Do SSSR se však taková IFA nedostala. Autobus, sestávající ze sady jednoduchých kabin, pravděpodobně vypadal příliš neohrabaně. I na svou dobu to bylo považováno za příliš ...

TRAKTORBAGR (SSSR)

Traktorbagr - tak to není můj výmysl, to je název, pod kterým tyto víceúčelové traktory najdete třeba na netu. Určitě dnes znáte převážně žluté či oranžové traktory, které mají pohon všech kol, vpředu buldozerovou radlici a vzadu tzv. podkop, tedy bagr.



NA OKRAJ

G.A.Z. Zarya



Další sklolaminátový projekt, velmi zajímavý, i když designově ne tak progresivní. Vůz "Zarya" byl postaven v roce 1966. Je poněkud neohrabaný, ale velmi připomíná Volhu GAZ-24, souhlasíte? Je postaven na základech starého GAZ-21. A v designu je mnoho odkazů na v té době nejnovější Ford Falcon, se kterým je obvyklé srovnávat Volhu „čtyřadvacítku“.

Tvůrci Zaryi byli vesměs lidé mimořádně živé mysli – vůz byl vyroben ve stejné autoopravárenské základně Severodoněck jako slavný mikrobus Start a za design byl zodpovědný stejný umělec Jurij Ivanovič Andros. Plány na hromadnou výrobu se docela rychle zhatily díky měděné nádrži - struktura karoserie se ukázala být hrubá a složitá. Ale kdo ví, jestli se zaměstnanci GAZu při vývoji „čtyřadvacítky“ neinspirovali právě tímto kupé?

„Zarya“ byla vyrobena ze skleněných vláken a to byla její smrt. Ukázalo se, že vyrobitelnost sklolaminátové karoserie nebyla dostatečně promyšlená, byla složitá a nevhodná pro sériovou výrobu. První „Zarya“ byla vytvořena v roce 1966. Podle různých zdrojů byla vyrobena pouze jeden až čtyři kusy tohoto vozidla a byly vystaveny pouze na výstavách. Model nebyl nikdy schválen pro sériovou výrobu.

NA OKRAJ

Carevna z BMW řady 5



rovou lžici. Dnes tu potkáváte tyto traktorbagry např. značek Komatsu nebo JCB, před časem tu byly obvyklé traktory zn. Ostrořevok (viz obr. na minulé straně). Vzpomínáte???

Když jsem před mnoha a mnoha lety nastoupil po škole do škodovky v Boleslavi, byl tam pan Sviták, který už byl tenkrát tak skoro v předdůchodovém věku a pamatuji, jak vždycky říkal: „Nechtěl bych být nikdy pamětníkem“. Mockerát jsem si na něj vzpomněl a říkám si, že nevím, jak to myslel, ale pamětníkem se prostě člověk s přibývajícím věkem stane, ať chce nebo nechce.. A tak i já jsem pamětník a myslím, že si dobře pamatuji, jaký první traktorbagr se jako novinka u nás v provozu objevil. A ptám se vás, pamatujete si ho taky??? Byl to sovětský:

BELARUS MTZ - 5

Toto byl základní typ traktoru, který měl celkem skromné výkonové parametry.

MTZ-5 základní model. Traktor byl vybaven dieslovým motorem D-40K o jmenovitém výkonu 45 koní, vylepšeným oproti MTZ-2. Na motoru byl zvětšen průměr válců (105 mm), počet otáček klikového hřídele zvýšen na 1500 ot./min. Spojka měla pokročilejší konstrukci, která umožňovala instalaci vývodového hřídele (PTO) s nezávislým pohonem. Řada změn se dotkla také hydraulického systému využívajícího jednotku NS-37.

Pojzdový systém byl vylepšen změnou konstrukce přední nápravy a instalací větších předních kol. Byl použit výkonnější generátor. Objevila se čtyři světla.



MTZ-5M V roce 1957 byl MTZ-5 modernizován a řada modelů získala index M. MTZ-5M měl motor D-40M a místo startovacího benzínového motoru byl instalován elektrický startér ST-50 .

Pětistupňová převodovka byla vyměněna za 10stupňovou, rychlost se zvýšila na 22,3 km/h. Diferenciál zadní nápravy měl



automatickou uzávěrku (ABD) ovládanou nožním pedálem. Byla zvětšena světlá výška přední nápravy (až na 640 mm), rozměry předních (6,5-20) a zadních (12-38) kol, snížen potřebný tlak v pneumatikách.



Traktor byl vybaven na tehdejší dobu progresivním samostatným agregátovým hydraulickým systémem s vyjímáním jednotlivých hydraulických válců. Pro pohodlnější pracovní podmínky pro obsluhu strojů začali instalovat kabínu a nožní omezovač otáček motoru, který byl speciálním mechanismem spojen s ruční plynovou rukojetí. Elektrické osvětlení a světelná signalizace se oproti traktoru MTZ-5 zdokonalily. Na světové výstavě v Bruselu v roce 1958 byli tvůrci traktoru oceněni zlatou medailí.



Traktor byl agregován s velkým množstvím přídatných zařízení, polopřívěsů a zemědělských strojů. Byla navržena a vyrobena různá nesená manipulační zařízení: zakladač, univerzální nesený návěs, vysokozdvizný vozík. **Traktor byl také použit jako podvozek pro celou řadu bagrů.**



REPLIKA „CAREVNY“ (RUSKO)

Carevna, jinak Volha M21....tak o tomto voze jsme si už na stránkách Občasníku povídali a prohlédli i mnoho zajímavých karosářských variant a přestaveb. Dnes se podíváme na takovou jednu zajímavost, která jen ukazuje, jak toto vozidlo je v Rusku a dříve v Sovětském Svazu populární:

GAZ-21 Volha na bázi Kia

Možná jste už podobná auta viděli na silnicích, ať jste odkudkoli. Takové repliky se naučily vyrábět i v malovýrobě v Naberezhnye Chelny. Vše, co potřebujete, je koupit dárce (Kia Opirus) a zaplatit 1,2 milionu rublů za přestavbu.



Jak takové projekty vznikají? Je odebráno cizí auto vhodné velikosti, jsou z něj odstraněny všechny části karoserie, které jsou nahrazeny jinými vyrobenými ve stylu sovětského vozu GAZ-21 Volga. Je zvláštní, že to lze registrovat zcela legálně: v PTS bude zaznamenáno něco jako "aerodynamická karoserie GAZ-21" nebo "tvar karoserie GAZ-21".



K dnešnímu dni již bylo provedeno asi 30 takových úprav a jejich kvalita se oproti prvním verzím výrazně zvýšila. Jestliže byly původně prvky karoserie hromadně upravovány z dílů původního GAZ-21 Volha, nyní jsou všechny vyrobeny z plastu. Plastová je i kapota a víko kufru. I nárazníky jsou vylisované z plastu, protože ten původní by se musel rozšířit.

Interier a všechny mechanické části zůstávají standardní. Jediným rozdílem uvnitř je štítek Gorkého automobilového závodu namísto loga KIA ve středu volantu.



Sice už jsem vyčerpал témata, která jsem si předsevzal, že vás s nimi seznámím, ale zbývá mi tu kousek místa. Je to tak akorát na dvě věci :-), ... jednak na dvě fotky, které ukazují, že Volhy M21 i M24 byly docela dobré „nákladáčky“, a jednak na informaci, že na další stránce ještě najdete další zajímavé informace na téma „Volha“



NA OKRAJ

...a ještě Volhy

Sice neznám ruskou legislativu v oblasti úprav a přestaveb automobilů, ale faktem je, že Volhy M21 i 24 se vyskytují v mnoha podobách, buď „vytuněné“ nebo vybavené třeba jiným motorem a nakonec i jako jistý „badge“ zahraničních automobilů, jak vidíte ve vedlejším článku Volha M21 na bázi vozu Kia. Podívejte třeba na další přestavbu Volhy M24, která se netají tím, že to není původní Volha a vlastně je identifikovatelná jen přední částí včetně masky a zadním čelem.



Ovšem i další varianty přestaveb stojí aspoň za shlédnutí. je opravdu vidět, že Volha je stále pro ruské tuningáře vůz číslo 1 !!!



NA OKRAJ

GAZ-51

GAZ-51 byl sovětský nákladní automobil o nosnosti 2,5 tuny, jeden z nejrozšířenějších nákladních automobilů v SSSR v padesátých až sedmdesátých letech 20. století. Sériovou výrobu se podařilo zahájit v roce 1946. Od roku 1955 byl vyráběn modernizovaný GAZ-51A, jeho výroba trvala do roku 1975. Celkem bylo vyrobeno 3 480 000 ks všech modifikací.



ГАЗ-51

ВСЕОБЩНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
ТЕХНОПРОМИМПОРТ
МОСКВА СССР

My pamětníci :- (si dobře pamatujete tlumený zvuk jejich benzinových 3,5 litrových šestiválců (70 k) z roku 1968. Tento automobil měl vzadu jednu nápravu s dvoumontáží. Když si ho ale vezmou do parády „fotshopáci“, tak z něj udělají i těžký nákladák :-)



ČÍNSKÝ KLON VOLHY M-21: "RUDÝ VÝCHOD" BJ760

Koncem 50. let začala Čína úzce spolupracovat se Sovětským svazem na výrobě sedanu. V roce 1960 se objevil první prototyp, který prakticky zcela kopíroval konstrukci Volhy M-21. Nejprve se vůz jmenoval „Spark“ BJ760 a později byl přejmenován na „Red East“ BJ760 / Dongfanhong BJ760.



Auto se ukázalo jako docela ekonomické. To ukázaly testy: vůz najel 25 000 km. Průměrná spotřeba paliva byla 9,8 litru na 100 km. "Rudý východ" BJ760 je vybaven motorem z Volhy. Jedná se o 2,4litrový čtyřválec s výkonem 70 koní.



BJ760 / Dongfanhong BJ760 se vyráběl do roku 1969. Za celou dobu bylo vyrobeno 238 vozů, z toho 106 předseriových. Do dnešních dnů se dochovalo jen několik exemplářů. Auta byla neustále vylepšována, takže se mírně liší od Volhy.



Podívejte se na tento Dongfanhong BJ760 z roku 1965. Vše je zde zjednodušeno, ale Volha je vidět.

Zajímavé je i další auto, které se nachází v Pekingském automobilovém muzeu. Ve skutečnosti se o tom nic moc neví, ale fotografie jasně ukazují dobře rozpoznatelnou střední část z Volhy.



ZAJÍMAVOSTI

Co byste odpověděli na záludnou otázku, jestli maloobjemový skútr uveze slona??? Správná odpověď je „ANO“!!! Podívejte, je to jednoduché :-).



To, že se nuceně chlazené motory z Čezety často používaly pro různé domácí stavby traktůrků, fréz, stabiláků a pod. je dostatečně známé. Tady je další příklad.



Další zajímavá přestavba čtyřkolového automobilu na tříkolku. Tentokrát se jedná o Austin Mini ...ostatně v Anglii byly tříkolky daňově zvýhodněné, takže je to asi logické.



VW Unikum ± 1950

Jméno stavitele tohoto podomáčku vyrobeného vozu není známo, ale z SPZ je patrné, že žil v Ottweileru nebo v jeho blízkosti v Sársku v Německu poblíž francouzských hranic. Vozidlo je pravděpodobně postaveno na podvozku VW Kübelwagen. Znak VW je zobrazen zřetelně. Dělená klapka kapoty naznačuje myšlenku předního zavazadlového prostoru. Auto může mít zadní motor. Dveře jsou z Renaultu 4CV a světlomety z Panhard Dyna. Černobílý obrázek lze nalézt na www.saar-nostalgie.de/PKWDeutsch.htm - na této stránce se vůz jmenoval 'VW Unikum' - a zde je obarvený.



NA OKRAJ

Ještě znovu cyklistky



Jak používáme ruce ve vodě:



Kraul

Znak



Prsa

Chcaní

NA OKRAJ

Pivo, prosím !!!



Letos uplynulo **50 let** od chvíle, co Olga Hepnarová 10. července zapůjčeným automobilem Praga RN úmyslně usmrtila 8 lidí na tramvajové zastávce na Strossmayerově náměstí.

Dvě následující fotografie jsou autentické.



Něco pro cyklisty. Na obrázku vlevo je vidět, že pokutovat rychle jedoucí cyklistku na vysokém kole nebylo jednoduché ani pro policisty. Druhý obrázek ukazuje, jak si v minulosti převáželi chudší závodníci svůj závodní stroj na start závodu.



Upozornění: **Není to návod, jak odvážet odcizené kolo !!!**



Pořádný skútr se ani vody nezalekne a vzhledem k dobré ochraně jezdce je možno jeho každodenní použití i za těchto nepříznivých klimatických podmínek bez problémů doporučit.



Známe to všichni. Spěcháte, třeba na sváteční oběd, a v tom, co čert nechtěl – před vámi traktor. A díky tzv. Murphyho zákonům se zrovna „jako na potvoru“ nenajde žádný bezpečný a přehledný úsek pro předjetí. Nebo se naopak objeví plná čára, a člověk řeší vážné morální dilema – předjet, nepředjet? Nakonec to člověk nějakým způsobem přežije a traktor konečně sjede z hlavní silnice a vy můžete vesele jet, ale mezitím vám doma vystydla polévka. To je prostě k vzteku!

Kdyby však bylo více traktorů, jako je tenhle, žádné takové problémy by nenastaly. Vlastně si jeden říká, že s tímto traktorem by mnoho aut mělo problém udržet krok. **JCB Fastrac Two** má totiž výkon **1 016 koní** a dosáhl rekordní rychlosti těžko uvěřitelných **216 km/h!** Skutečná nejvyšší naměřená rychlost ukazovala na britském letišti Elvington dokonce 247 km/h, avšak pravidla Guinnessovy knihy rekordů mluví jasně: Vůz, a tedy i traktor, musí provést rekordní jízdu v obou směrech, přičemž výsledek se počítá z průměru dvou naměřených hodnot. Jinými slovy, tento traktor by s větrem v zádech potrápil i opravdové sportáky.



Pokud jako koníčka sbíráte rekordní automobily, pak doporučuji si pro ně pořídit vhodnou odťahovku, která bude jednak s rekordním vozem designově provázaná a jednak umožní před domem rekordní automobil zvednout, aby byl lépe vidět už z dálky.



Kojit se dá různě, při chůzi, při jízdě, nejlépe ale v kliduale určitě znáte i tankování čili kolení letadel za letu, ale toto vše jde různě kombinovat.



Tělesně postižení spoluobčané to určitě nemají lehké, ale pud sebezáchovy by asi měl fungovat u všech lidí stejně. Invalidní vozík poháněný vytuněným osmiválcem a ještě dopovaný kyslíčkem dusíku není asi úplně optimální invalidní vozítko, stejně jako to využití jízdy kamionu :-)

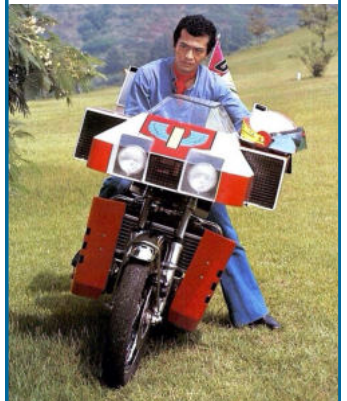


Dříve byla hromadná přeprava osob jednodušší. Dnešní předpisy už podobný náklad neumožňují, ale my, co si to pamatujeme, tak máme třeba na to hezké vzpomínky já jsem třeba jako žáček základní školy jel s celou třídou na „ereně“ cvičit spartakiádu. :-)



NA OKRAJ

Netradiční úpravy

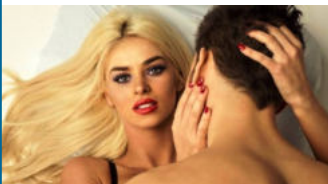


NA OKRAJ

Muž a žena v posteli



VĚTŠINA MUŽŮ CHCE POŘÁD SEX. VĚTŠINA ŽEN TAKÉ, JENOM TOMU ŘÍKAJÍ **ROMANTIKA!**



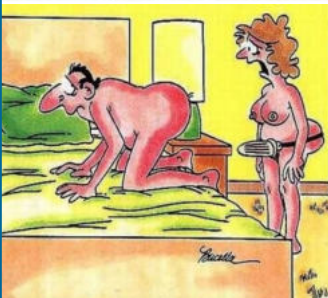
V posteli dělíme ženy na dva základní typy: Jedny prožívají sex jakoby měly zítra zemřít, no a ty druhé snad zemřely již včera ...



NETUŠILA JSEM, ŽE MÁŠ TAK MALOU PÍŠTALU



JA TAKY NETUŠIL, ŽE BUDU PÍSKAT NA STADIONU



Tohle musí přestat Karle!
Už je to sedm měsíců co jsi doma z vězení.



KDO ŠETŘÍ, MÁ NA TŘI

Prodej ojeté Vespy v dobrém stavu na „černých číslech“ ...no nekup to :-). A ještě návod, co je potřeba přibalit s sebou na delší cestu, tzv. věci na přežití.



Občas je potřeba převést svůj motocykl. Jsou různé možnosti, které jsou závislé na váze a typu motocyklu a samozřejmě i na převážejícím vozidle. Ovšem naložit několik motocyklů na malý automobil Fiat 600 D Multipla, tak to asi dokážou jen v Itálii :-)



Jak je to v té písničce??? Na silnicíchnení nutno, není nutno, aby bylo přímo veselo, jenom nesmí býti smutno, natož aby se brečelo.



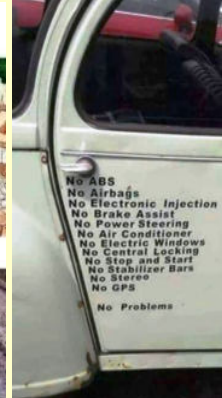


A informacemi se silnic ještě pokračujeme.... informace o jízdních pružích na dálnicích pro zapomětlivé řidiče, informace o kvalitě a trvanlivosti cest, nově uváděné informace na vozidlech o jeho výbavách :-).a pokud máte sjednanou asistenční službu k povinnému ručení, nemáte problém s jakýmkoliv vozidlem.

Bez diplomů postavili cesty, které přetrvaly století...



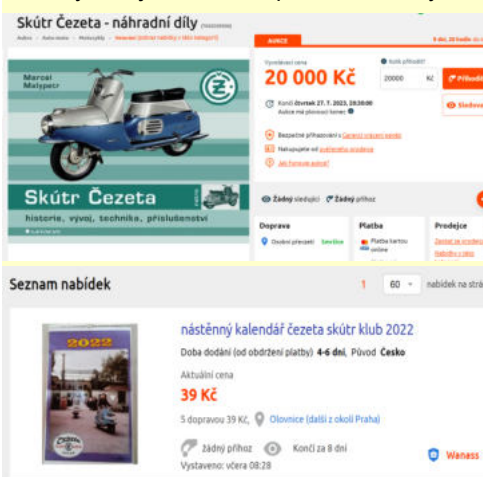
A potom přišli inženýři...



Motorkáři v plechovce. Sice nohou do dveří nekopu, ale když strávím víkend na motorce a v pondělí jedu někam autem, tak občas mám chuť zdravít protijedoucí motorkáře rukou :-)



Jsem opravdu moc rád, že se na Aukru tak dobře prodávají moje knihy. Ta cena toho prvního vydání je asi trochu přehnaná, i když vím, že je beznadějně vyprodáno a těžko se shání.



Na druhou stranu mě překvapil prodej našeho loňského klubového kalendáře. Nevím, jestli ho někdo cizí koupí, aby si prohlížel na fotkách neznámé tváře. A kdo ho chtěl, mohl si ho přece koupit, když byl aktuální :-). Kterýžto prodejce se asi tajně skrývá za tajemným pseudonymem Wanass??? :-):-:-)



Prodám. Zn. před renovací



NA OKRAJ

Manželka

TICHÝ MUŽ JE MYSLÍCÍ MUŽ

TICHÁ ŽENA JE KUREVSKY NASRANÁ ŽENA

Žena vyhazuje na smetiště novou válečku a vysvětluje své kamarádce:
„Včera jsem na ní byla manželovi nevěrná a nechci, aby mi to připomínala.“
„Nebud' blbá, kdybys se tím měla řídit já, tak mi v bytě zůstane jenom lustr.“

**Když muž ženě řekne:
UDĚLÁM PRO TEBE COKOLI**

Myslí tím,
že se postaví kulce do cesty,
bude bojovat s drakem a tak.

Ne, že bude mýt nádobí,
vysávat, žehlit...

"Miláčku, mám nízký tlak.
90 na 60..."

"Takže chceš uvařit kávu,
nebo tě mám nasrat ...?"

Tak co kámo, přibylí ti po svatbě starosti?
Né naopak, žena mi řekne kdy mám vstát, kdy snídat, kdy se vrátit, na co se dívat v TV a kdy mám chuť na sex.

„Hřádám známost, lebo moja manželka tvrdí, že mám milenkku a ešte sa v mojom živote nestalo, aby moja manželka nemala pravdu.“

MATKA KRMÍDITĚ A ŘÍKÁ: NEPLIVEJ TO, KDYŽ UŽ TO MÁŠ V PUSE, TAK TO SPOLKNI !

OTEC ZVEDNE OČI A MATKA NA TO : A TY DRŽ HUBU.

Na začátku vztahu se tomu říká "Roztomilé zlozvyky".

Po patnácti letech manželství tomu policie říká:
"Motiv vraždy"!

DVANÁCTÁ HODINA ODBILA, FURT ČEKÁM NA TOHO DEBILA. ODEŠEL "NA JEDNO" K VEČERU, SI PIŠ KÁMO ŽE SE NASERU. BLÍŽÍ SE HODINA ČTVRTÁ, DEBIL SE V ZÁMKU VRTÁ. OČI JDUU ŠEJDREM, CHŮZE JE LICHÁ, PŘEDPOVĚĀ NA ZITRA; DOMÁCNOST TICHÁ

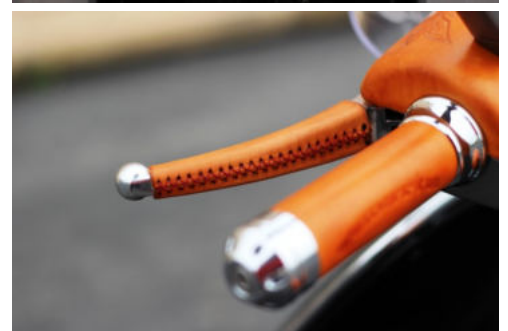
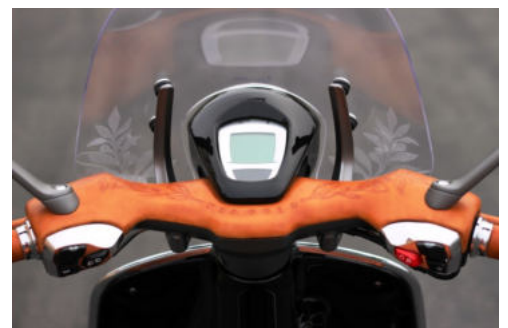
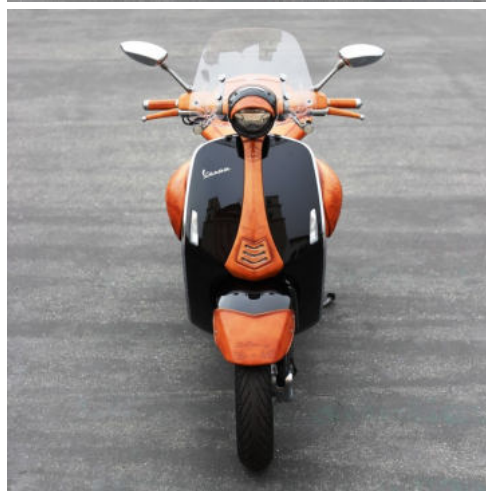
NA OKRAJ

Další „kůžičky“



VESPA 946 BELLISSIMA / TEDSTAR CALIFORNIA CUSTOM

Tato Vespa byla postavena jako oslava prvního skútru Vespa postaveného v roce 1946. Jeho tvůrce se domnívá, že je to nejlépe vypadající skútr na světě. Pravdou je, že kožené doplňky jsou opravdu hezké.



ČTENÁŘI NÁM PÍŠÍ

Dneska začneme tuto rubriku trochu netradičně odborným příspěvkem, který mi tu zbyl už z minulého čísla. To už bylo ale dost rozsáhlé, tak jsem tento příspěvek našeho kolegy **Jirky Terše** přesunul až do tohoto čísla.

Před časem jsme narazili v našich diskusích na problematiku teplých a studených svíček a dohadovali se, co to vlastně znamená, k čemu je to dobré a jak se tyto svíčky značí. Jirka se nad tím doma zahloubal a napsal:



Tepelná hodnota

Hodnota tepla je rozhodující pro tepelnou únavovou pevnost zapalovací svíčky a její samočisticí účinek. Rozlišuje se proto mezi takzvanými studenými a horkými zapalovacími svíčkami.

Studená svíčka je pro motory, které vyvíjejí velmi vysokou teplotu spalovací komory, obvykle se jedná o motory, které mají velký výkon měřený svou kubickou kapacitou. Horká svíčka se naopak používá v lehce naložených sériových motorech. Tento typ svíčky rychle dosáhne vysoké teploty, což znamená, že saze, které se hromadí na svíčke, dobře hoří. Teplotní odolnosti je dosaženo pomocí různě navržených izolátorů. Studená svíčka může vydávat spoustu teploty prostřednictvím hlavy válců, u teplé svíčky se tomu právě předchází. Výhřevnost nemá nic společného se silou nebo výkonem zapalovací svíčky. Studená svíčka ve studeném (slabém) motoru se stává mastnou nebo sazí a může prasknout, aniž by došlo k poškození samotného motoru. Horká zapalovací svíčka v závodním motoru se obvykle spálí a poškodí.

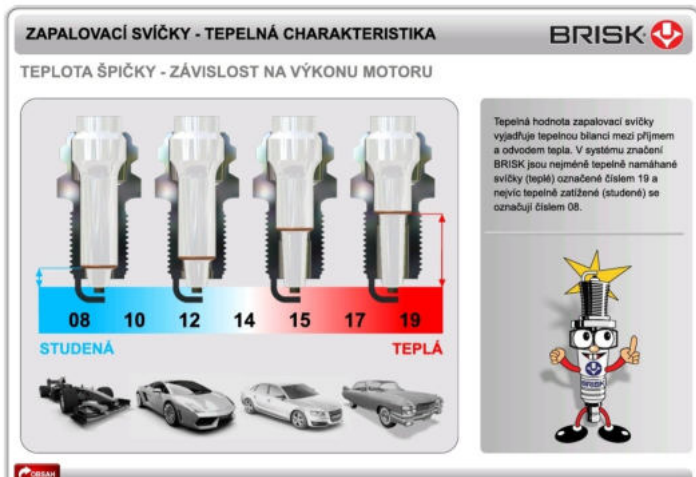
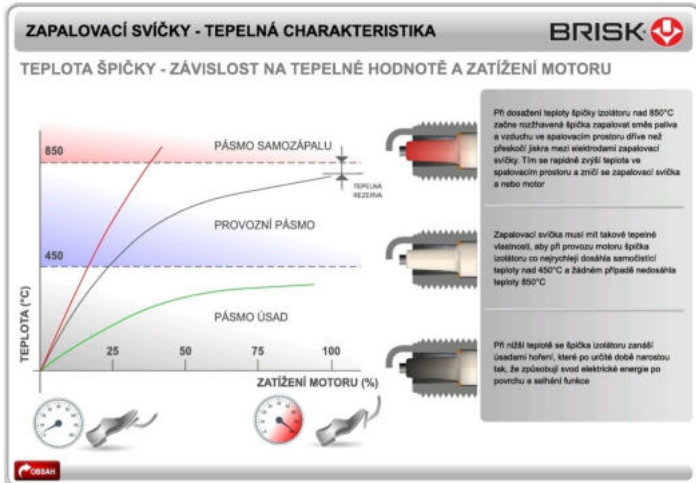
Tepelná hodnota zapalovací svíčky není standardizována. Každý výrobce má svůj vlastní kód.

- **NGK** od studeného k horkému = 10-9-8-7-6
- **Bosch** od studeného k horkému = 2-3-4-5-6
- **DENSO** od studeného k horkému = 37-34-31-27-24-22-20-16-14
- **Brisk** značení od studeného k horkému = 8-10-12-14-15-17-19

Jirka

...pak ještě Jirka dodal:

Např. za teplého počasí se doporučuje svíčka studená s hodnotou Brisk 15 nebo 14, Bosch 3,4 nebo 5, NGK 8 nebo 7, a za studeného počasí se doporučuje svíčka teplá hodnotou Brisk 17 nebo 19, Bosch 7 nebo 8, NGK 6 nebo 5,4.



Heat Range			
DENSO	NGK	CHAMPION	BOSCH
4			
9	2	18	10
14	4	16,14	9
16	5	12,11	8
20	6	10,9	7,6
22	7	8,7	5
24	8	6,6,6,1	4
27	9	4,5,9	3
29	9.5	5,7	
31	10	5,5	2
32	10.5	5,3	
34	11		
35	11.5		

Srovnávací tabulka zapalovacích svíček PAL/Brisk se zahraničními svíčkami		
PAL	BOSCH	NGK
N14	W3AC, W4AC,	B8HS
	W3A, W4A	B8HV
N15	W5AC, W5A	B7HS
N17	W7AC, W7A	B6HS
N19	W8AC, W8A,	B4H
	W9A	B5HS



NA OKRAJ

Petr + Pavel = Pávek

Soudruhu prezidentů, vzájemně si volávají do svých úřadů. Za poslední volební období 4.12. se Váňa alibisticky prohlásil nejmenším vládním a volebním vítězí. Jeho hrdá a její protibábošnost a protibábošnost!

Vy nejste pálečný hrdina, Vy jste jen obyčejný bezpáteří lhář a alibistický sráč!!!!

NAŠI PREZIDENTI - GENERÁLOVÉ



Tento nám přivezl svobodu

Tento nás vede do války



Když máš spousty známek, ale zavřeli ti všechny pošty



Nechci ti do toho kecat, ale kvůli takovým, jako jsi ty, jsem se tehdy upálil.



Najdete rozdíl mezi Coco Chanel a Kokot Flanel???



Jak český lev ke dvěma ocasům přišel?



No jak; národ si je zvolil!!!

Leo Mugrauer z Německa mi poslal zajímavý odkaz na přestavbu vlastně okapotování skútra Burgmana na bavoráka. Kdybyste neměli přes zimu co dělat, kupte si v bazaru nabouraného Burgamana a udělejte si z něj německou prémiovku :-)

Suzuki Burgman 650 v přestrojení za BMW R 100 RS (strojový překlad)

Tato přestavba Suzuki Burgman 650 je světovým unikátem: švábský vynálezce Thomas Janotta ji přestrojil za BMW R 100 RS. Proč? Protože může.



Základ: **Suzuki AN 650 Burgman**, rok výroby 2002. Zde v původním stavu. Vodou chlazený řadový dvouválcový motor o objemu 638 ccm a 56 koní, hmotnost s plnou nádrží 275 kg.



Přestavba: Klasický motocykl ze 70. a 80. let: **BMW R 100 RS**, originál. Vzduchem chlazený dvouválcový motor boxer o objemu 980 ccm a 70 koní, váží 230 kg s plnou nádrží.



Thomas Janotta si je vědom, že jeho „R 650 Burgman RS“ je polarizační. Optik, hodinář, zlatník a vynálezce ze švábského města Beilstein už ve své garáži vyrobil kuriózní speciality. První reakce veřejnosti na „Burgman RS“ shrnuje s úsměvem: „Všichni před ním stojí zmateně. Pak si někteří myslí, že je to cool, a jiní se nevěřícně ptají.“

Základ Suzuki AN 650 Burgman

Thomas Janotta se o výkonný skútr Suzuki AN 650 Burgman zajímal již delší dobu. Zpočátku měl ale úplně jiné plány: chtěl postavit závodní Kneeler team s Burgmanem jako tahačem. Od tohoto projektu ho

ale odradily různé, především praktické důvody. To už si ale koupil ojetý 650 Burgman. Velmi levně za pouhých 600 eur, protože předchozí majitel s ním spadl při pomalé jízdě. Hlavně byla poškozena kapotáž.



Kapota z BMW R 100 RS

A protože Thomas Janotta je fanouškem BMW, přišel s poněkud absurdním nápadem: dát Burgmanu 650 kapotáž BMW R 100 RS. RS byla navržena designérem Hansem A. Muthem, a prošla aerodynamickým tunelem BMW v 70. letech, ještě předtím, než z továrny vyjely první motocykly. Taková kapotáž RS, ročník 1981, byla ještě v Janottově garáži. Thomas našel správnou palivovou nádrž, boční kryt a sedadlo. Právě ty části horní poloviny motocyklu, které určují celkový vzhled.



Sestavil, co k sobě nepatří

Jak se dalo očekávat, spojení moderního skútru a klasického motocyklu bylo všechno, jen ne „plug & play“. Jednotlivé díly bylo nutné přizpůsobit a upravit zepředu dozadu. Počínaje přední kapotáží, která byla nahoře zkrácena a dole prodloužena. Protože Burgman 650 nemá žádné vzduchem chlazené válce boxeru vyčnívající do stran a vodou chlazený řadový dvouválec je poněkud nevzhledný. Aby to Thomas Janotta utajil, připevnil na boky plechové obklady vyříznuté z dělicí stěny transportéru VW. A krátký blatník na 15palcovém předním kole je z mopedu Simson.

Tenčí ocas s integrovanou palivovou nádrží

Byl odstraněn široký zadní rám Burgmanu a do něj integrovaná plastová 15litrová palivová nádrž. Užší zadní rám z ocelových trubek a odpovídající palivová nádrž z ocelového plechu, která pojme dokonce 18 litrů



– a palivová pumpa Burgmana byly speciálně vyrobeny. Sedačka RS byla také zkrácena a na oplátku mírně rozšířena. Přední nádrž BMW už není plněná palivem, je to už jen karosářský díl na ozdobu, maximálně kryt vzduchového filtru Suzuki. Na vrchu nádrže RS je nyní konzola pro zámek zapalování a řízení. A široká řídítka pocházejí z BMW R 100 GS.



TUV pro "R 65 Burgman RS" od Janotty

Se světlomety, zadními světlými a blinkry od BMW, všechny plně funkční originální díly ze 70. a 80. let, byl Janottův „R 65 Burgman RS“ řádně připraven ke schválení TUV. Pohon a podvozek včetně brzd se stejně nemění, takže jde o originál Suzuki Burgman AN 650 ročník 2002. Pouze tlumič je příslušenství, ale je to legální s e-značkou. Oficiální plaketa byla tedy bez váhání přidělena. S jedním malým omezením: Zkrácená zád' již nemá schválení pro dvě osoby. Na levé straně je prostor pro originální kufr BMW.



Celkové náklady pouze 2200 eur

Thomas Janotta přistupuje ke svým projektům přestaveb tradičně sportovně. Pokud vždy usiluje o minimální rozpočet a obvykle jej důsledně dodržuje. Zlatá metalíza je skutečně originální barvou BMW – ale nanáše-

na pevnou rukou ze spreje. A ze 600 eur za Burgman se Thomasovi polovina vrátila prodejem dílů, které již nebyly potřeba. Celkově jeho „R 65 Burgman RS“ stál jen 2200 eur.



Jedinečné potěšení

Nejen, že má speciální vozidlo, které je na světě jedinečné, ale také je zábavné ho řídit. Dlouho se mluvilo o tom, že 650 Burgman s výkonem 56 koní, maximální rychlostí kolem 160 km/h a na skútr poměrně velkými koly doplněný dvěma předními kotoučovými brzdami a jednou zadní kotoučovou brzdou jezdí a brzdí skoro jako motoroka. Navíc je tu volitelné přepínání vlastně automatické převodovky tlačítky na řídítkách, zde v 5 stupních. Výkonný skútr, který po přestavbě váží „jen“ kolem 250 kilogramů, zrychluje pěkně rychle.

Sedni a jeď jako na motorce

Sedím přímo vpředu a v širokých zatáčkách s dobře upraveným povrchem vozovky se rozhodně cítím jako na motorce, hlásí Thomas Janotta. Jeho „Burgman RS“ je na hrbolatých silnicích neklidný a není pravda, že jde o zázrak ovládání v úzkých poloměrech. S motocyklovým sezením a širokými GS řídítky se to ale dá dobře zvládnout. Vylepšení chce ale ještě provést ve dvou oblastech: sedadlo a palivoměr, který v souvislosti s novou nádrží postrádá přesnost.



Závěr

To, co na první pohled vypadá jako klasické BMW ze 70. nebo 80. let, je ve skutečnosti poměrně moderní a výkonný skútr Suzuki. Švábský vynálezce Thomas Janotta přestrojil Burgman 650 z roku 2002 jako R 100 RS. Tato přestavba byla velmi složitá, ale Janotta má nyní velmi speciální, celosvětově unikátní „motocykl“ s názvem „R 65 Burgman RS“.

NA OKRAJ

Petr+Pavel=Petr Pavel

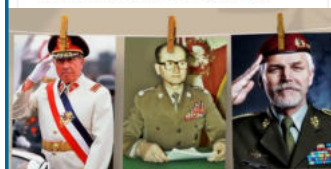


Bolševická guma prezidentem je výsměch obětem komunismu.



26. března 2018

Petr Fiala: Každý, kdo komunisty pouští k moci, nás vede na cestě k socialismu



Výjimečný generál, pro výjimečný stav



NA OKRAJ

Pro sajdkáristy

Pravidelný dopisovatel a hlavně posílač fotek **Pavel Gabriel** poslal obrázky z Maďarska od Balatonu, kde proběhly oslavy 120 let firmy Harley Davidson.

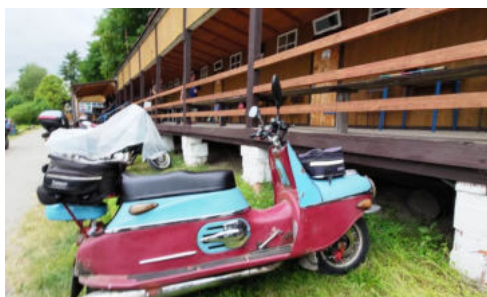
Pavel poslal i fotky z dalších akcí a výjžděk, tak mu věnujme ještě jeden sloupec této čtenářské kapitoly :-)



Kolega **Karel Vodrážka** poslal fotky z jedné akce, která se koná již několik let a má takový trochu netradiční název: „**Tour de prdele**“. V rámci této akce nejedli přes 2000 km, byli i v Maďarsku a já si myslím, že i když se asi jedná o tradiční název akce, že by si zasloužila trochu poetičtější název.



Kolega **Zdeňek Paulus** poslal ze svých cest taky pár zajímavých fotek, nás skútristy určitě budou nejvíc zajímat **Čezety**. Byla by tu jedna zajímavá rikša, a pak 502-ka s přední kotoučovou brzdou. Ještě se podívejte na krásného Pionýra Mustanga, který má nejen blikáče, ale také „kotočovku“.



NA OKRAJ

Manželka



BOHUŽEL, KAŽDÉ RÁNO NEMUSÍ ZAČÍT POGLEDEM NA VYCHÁZEJÍCÍ SLUNCE...

Žena: Otevřeš mi tu marmeládu? Mně to nejde.

Muž: A co kouzelný slovíčko?

Žena: Dělej, kurva, nebo se ti na ty palačinky vyseru!



Když jsem byla v koupelně, tak jsem se ohlížela "tam dole".

Vš, co to znamená?

Že je zase ucpený odtok a budu to muset jít prošťouchnout!

Manželka:
"Miláčku, mohl bys..."
"Samozřejmě, zlato"
"Vždyť ještě nevíš CO"
"To je jedno, stejně budu MUSET"



I ženatý chlap může být šťastný! Jen na to nesmí přijít manželka!

Dnes přišel můj syn a zničeho nic mě obejmul. Příjemně mě to překvapilo, ale pak jsem slyšela, jak říká otci: Máš pravdu, přibrala

Každá ŽENA má povinnost svému muži UVAŘIT!



Vyplyvá to z Ženevské konvence, podle které má každý vězeň nárok na teplé jídlo.

NA OKRAJ

Malá dohoda (1921-39)



Dohoda tvořila součást francouzského spojeneckého systému. Byla to typická francouzská diplomatická konstrukce dvojstranných vzájemných společenství.

Rozhodující úlohu hrála ČSR, jejíž kapitál se významně podílel na vyzbrojování rumunské a jugoslávské armády. Československý ministr zahraničí Edvard Beneš byl spolu s rumunským ministrem zahraničí Nicolaem Titulescu hlavním tvůrcem a představitelem Malé dohody.

Hospodářská spolupráce ČSR, Jugoslávie a Rumunska nepřekročila stádium dobrých úmyslů. Mimo několika úprav v oblasti dovozu nevznikly žádné konkrétnější hospodářské dohody, protože se zemědělské státy Jugoslávie a Rumunsko obávaly převahy průmyslového Československa.

Cílem Malé dohody bylo udržet pořádek ve střední a jihovýchodní Evropě daný výsledkem Pařížské mírové konference (1919–1920), zabránit obnově Rakouska-Uherska, anšlusu Rakouska a hlavně čelit maďarským snahám o revizi trianonského míru. Na území všech tří států se nacházely početné maďarské menšiny a Budapešť měla výrazný zájem o jejich začlenění a připojení ztracených území zpět. Signatáři dohody proto vystupovali proti všem snahám o znovuvytvoření habsburské monarchie na území Maďarska.

NA OGARU PO STOPÁCH MALÉ DOHODY

Kamarád **Honza Smítka** mě pozval na oficiální setkání s novináři v budově Autoklubu ČR, kde proběhly všechny informace ohledně velkolepé veteránské akce, kdy zapomenuté československé motorky Ogar se vydají opráší velkolepý předválečný závod proti nacismu. Bohužel jsem už měl naplánovanou jinou akci, takže jsem se nemohl zúčastnit, ale tuto významnou akci Motovetrán klubu Ogar je třeba v Občasníku zdokumentovat!!!

Trochu historie:

Před 86 lety se autokluby Československa, Rumunska a Jugoslávie dohodly na uspořádání velkolepého závodu **Soutěž Malou dohodou**, který měl reflektovat vojenský pakt o vzájemné pomoci a prezentovat průmyslovou vyspělost všech tří zemí. Nyní se tato akce opakuje a zapomenuté ogary vyrazí po stopách původního podniku.

Psal se rok 1920 a v Paříži při mírové konferenci podepsali zástupci Československa, Rumunska a Jugoslávie vojensko-politický pakt Malá dohoda o vzájemné pomoci a společenství. O 17 let později, kdy rostoucí hrozba nacismu sužovala Evropu, uspořádaly autokluby všech tří zemí společný motoristický podnik nazvaný Soutěž Malou dohodou, který měl demonstrovat společenství a průmyslovou vyspělost oněch států.



Závod, do něhož se zapojily auta i motorky, odstartoval v Praze dne 12. září 1937 a skončil 19. září téhož roku v Bělehradě. Tehdy se závodů na 2 420 náročných kilometrech rozdělených do několika etap zúčastnily také tuzemské motocykly značky Ogar v počtu 11 kusů.



22.7 - 5.8.2023:

A nyní po několika letech plánování se 9 odvážlivců (nejmladší 20 let, nejstarší 67 let) z Motovetrán klubu Ogar vydá po stopách původního závodu na svých opečovávaných strojích vyrobených v letech 1937–1948. Výpravy se zúčastní celkem devět jezdců, jeden řidič doprovodného vozidla a jeden kameraman a fotograf.



Cesta zavede motorkáře z Prahy přes Slovensko, část západní Ukrajiny, Rumunsko do Srbska a zpět přes Maďarsko. „Snažili jsme se držet původního itineráře a pojedeme tedy stejnou trasu,“ uvedl předseda klubu a hlavní organizátor akce Tomáš Rokos. „Etapy jsme akorát rozdělili na polovinu, protože tam byl velký nájezd kilometrů a přeci jen jedeme na téměř 90 let starých strojích,“ řekl. Devět dobrodruhů mají nakonec naplánováno ujet **3 800 kilometrů**. „Při možnostech těch strojů to vychází na tři sta kilometrů za den,“ komentuje Tomáš Rokos.



Klub si nechal vyrobit i dobové kombinézy, ve kterých řidiči symbolicky odstartují na původních zrenovovaných motocyklech Ogar.

Cesta vede přes území České republiky, Slovenské republiky, západní Ukrajiny, Rumunska a Srbska s cílem v Bělehradě.



Oproti původní soutěži jsme se rozhodli, že pojedeme i zpět po ose přes Maďarsko. Celkem najedeme 3800 km.



Tomáš Rokos
Petr Rokos
Martin Vána
Pavel Vařura
Miroslav Žák
Jan Smítka
Zdeněk Čapek
Roman Vacořský
Jiří Šimůnek
Petr Blažek
Václav Bohuslavický

TEAM 2023



Po návratu:

Po dvou týdnech se vrátil motoveterán-klub Ogar ze svého putování střední a východní Evropou. Nejvíce patálií potkalo expe-

dici ještě před opuštěním Česka. Vůdce smečky téměř devadesátiletých strojů musel po neúspěšných opravách usednout na náhradní stroj, došlo ještě k malé nehodě.

Jako největší problém se ukázalo podle očekávání chlazení prastarých motorek. Popojíždění v kolonách ucpaných měst nedělá vzduchem chlazeným motorům ogarů dobře. „Motorky jsou stavěné tak, že potřebují, aby stále jely. Když se zastaví ve vysokých teplotách v kolonách, tak to motorům nesvědčí,“ popisuje Tomáš Rokos, předseda Ogar klubu. Kvůli tomu musela expedice upravit trasu tak, aby neprojížděla ucpanou Bukurešť.

Na vzpomínkové jízdě s názvem Na Ogaru po stopách Malé dohody najeli dobrodruzi z Česka 3 700 kilometrů.

P.S. Myslím, že nezbyvá nic jiného, než kolegům z Ogar klubu pogratulovat, a to nejen k jejich výkonu v sedlech historických motocyklů (to asi umí ocenit jen ten, kdo už takové denní 300 km trasy na historickém motocyklu někdy absolvoval :-)), ale hlavně k té úmorné a usilovné práci, která musela organizaci takové akce předcházet.

Přiznám se, že něco podobného jsem chtěl i já zorganizovat v rámci našeho skútrklubu (ČSSČ) a to mělo být opakování **2 400 km** dlouhé soutěže **Brusel—Praha—Brusel** z roku **1958**, které se zúčastnil tým na **Čezetách** a dokonce zvítězil ve své třídě. Určitě bychom nešli celou soutěž bez spánku, jako naši předchůdci, jeli bychom asi v opačném pořadí městale asi jako největší problém vidím v dnešní době provoz v Německu i Belgii a bohužel asi ani nebyla v našem klubu vůle něco podobného uspořádat. A vzhledem k tomu, že nemládeme, tak už dneska vidím, že uspořádání podobné akce je nereálné. Škoda.

Ale ještě se poslední větou vrátím k Ogarům. Doufám, že Honza Smítka se zúčastní našeho slavnostního srazu ve Zruči nad Sázavou a že nám o svých zážitcích z celé akce trochu povypráví !!!!(zúčastnil se, ale bohužel předčasně a nečekaně odjel :-((pozn. red.)

Za výrobou motocyklů značky **Ogar** (od 1934) stojí společnost **Autfit**, kterou v roce 1931 založil jistý Jan Machek, jenž nejprve začal s prodejem dílů na jízdní kola ještě za Rakouska-Uherska, konkrétně v roce 1910. V období první republiky byl Ogar třetím největším výrobcem motocyklů v celém Československu, nicméně po roce 1945 se celý podnik dostal do rukou Zbrojovky Brno.

Po znárodnění firmy a sloučení značek JAWA a ČZ do jedné byla značka Ogar odsouzena k zániku a její stopy prakticky mizí v roce 1949, kdy vznikly poslední stroje Ogar, všeobecně považované za motocykly pro náročné. Značka byla v následujících letech ještě několikrát obnovena, ovšem pouze účelově (obchod, závod aj.).



NA OKRAJ

Ogar versus Pérák

Během našeho srazu v Krušných horách jsme navštívili veteránské muzeum ve Františkových Lázních. Tam bylo vystaveno i několik stejných Ogarů 350 a padla tam otázka, čím se vlastně liší Ogar 350 od Péráka 350??? Myslím, že ve Wikipedii jsem našel jednoznačnou odpověď.



Ogar 350 typ 12 – V roce 1948 byla zahájena sériová výroba motocyklu Ogar 350 typ 12 s moderním dvouválcovým motorem o objemu 350 ccm v rámu Jawa "Pérák". Bylo použito barvy holubí šedi se zlatými linkami. Vrtání a zdvih 58x65 mm, výkon byl 12 koní při 4000 ot/min. Od roku 1950 nesl motocykl označení Jawa 350.



NA OKRAJ

Sajdkáristky



These are two odd Jawa models that I have come across but I have no further information. The first picture and data come from a leaflet issued in 1994 by Motokov (UK) Ltd, the Jawa/CZ importer at the time. The leaflet covers the full range of Jawa/CZ models available in 1994. I'm not even sure where the second picture came from. It could be just a styling exercise.



Specification - Jawa 50 Scooter (above)			
Engine	Air cooled, two stroke	Gearbox	Single speed
Capacity	49cc	Weight	74 kg.
Bore / stroke	40 / 39mm	Brake - front	Mechanical drum
Compression	7.6 : 1	Brake - rear	Mechanical drum
Carburettor	Reed valve	Tyre size - front	3.00 x 10
Tank capacity	5.2 lt.	Tyre size - rear	3.00 x 10
Ignition	12v	Data from 1994 brochure	



Jeden pěkný retro-obrázek automobilu DKW F8 od kolegy Zdeňka Vachalce.



Kolega **Jirka Terš** objevil informace o již zapomenutém skútru Jawa a napsal:

Ahoj Marceli,
našel jsem teď, že je na prodej za 20.000 Kč skútr Jawa 50 RodoShow, oficiálně to prodávala Jawa od r.1994, jinak je to spolupráce s f. PGO.

Je to neskutečné, ale tento skútr bude už příští rok veterán (30 let). Jen nevím, kolik jich je v provozu. Třeba nás někdo překvapí a přijede s ním na sraz.



Jawa RodoShow

20 000 Kč

Kolega **Karel Pergler** při příležitosti neslavného výročí „internacionální pomoci Varšavské smlouvy“ 21. srpna 1968 poslal na stránky klubu na WA zajímavou fotografií z Kladna.

Přidávám ještě jednu fotografii z této neslavné doby a ptám se: „Neřídil provoz tanků ten řidič na Čezetě??“

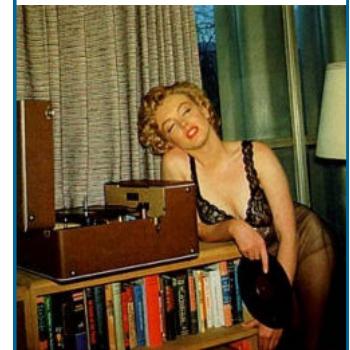


Naši kolegové (Gabriel, Paulus, Vachalec, Vodrážka) byli na mnoha dalších akcích a posílali fotky, takže se podívejte, kde se ti „chlupci“ toulali :-)



NA OKRAJ

A co trochu hudby???



NA OKRAJ

Občas něco přehlédnu

Romana Jandová poslala fotku mladého ambiciózního skútristy:



.....a Karel Vodrážka fotku prý nejhezčí benzinky v Čechách, je v Jindřichově Hradci, kde lze kromě benzínu natankovat i něco méně oktanového, za to chutnějšího :-)



Kolega Honza Chlenoun poslal obrázky svého snažení a napsal: Ahoj Marceli, zasilám foto dalšího udělaného "Fichtla" Zdraví HONZA



Skútristka Romana Jandová nám konečně poslala aspoň fotografický důkaz, že opravdu jezdí na skútru, protože naživo jsme ji ještě jezdit neviděli :-)



Jeden mladý čtenář nám zaslal fotografii od moře z dovolené s rodiči. Vzhledem k tomu, že ještě nedosáhl plnoletosti, nemohu zveřejnit jeho jméno, ovšem tatínek to nafotil hodně dobře!!! Napsal: „Táta mě vyfotil u moře. Na fotce jsem vzadu, zády...“



Sajdkárista Karel Vodrážka si užíval Wellness pobyt se sajdkárou a s manželkou. Musel jsem zvětšit jeho obličej, abyste viděli, jak vypadá šťastný manžel-sajdkárista, když má u sebe své dvě největší životní lásky !!!! Tak vypadá štěstí!!!

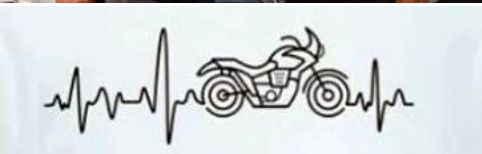


Kolega Zdeněk Paulus poslal fotku ze srazu Jawa 650/660

Skútrista **Tony Kratochvíl** z Německa prožíval dovolenou podle svých představ, jak to vypadlo, to nám poslal na obrázku :-)



Na tomto místě je třeba naopak pochválit **Jirku Hájka**, že taky poslal jinou fotku než s nějakou ženskou. Tentokrát to byla návštěva letošního oslavence **Míry Vokáče**, ale co bude slavit, tak to se dozvíte až v příštím čísle Občasníku.



Když jsme byli na srazu ve Lhenicích, dostal **Libor** od našeho kolegy **Michala Novotného** smutné fotky jeho skútru. Srazil ho cestou do práce podnapilý řidič z povolání (naměřeno 1,4 promile alkoholu v krvi). Bohužel, i Michal byl celkem vážně zraněn, a tak mu přejeme brzké uzdravení!!!



Kolega **Jirka Hájek** nezklamal a při jedné akci obtěžoval zpěvačku **Olgu Lounovou**. Už se asi nepolepší, řekl bych, že ty jeho mužské hormony ho teď dost trápí !!! :-)



NA OKRAJ

...nebo zapomenu

A tady máte důkaz. Úplně jsem zapomněl, že letos oslavil významné životní jubileum:

náš kolega skútrista:

Jaroslav Hrubý

ze Strenic u Mladé Boleslavi. Sice s námi na srazy nejedí, ale jak vidíte na přiložených fotkách, letos se účastnil vyjížděky pořádané Motoklubem Bezno, takže ještě svého dobře udržovaného luxusního skútríka stále bezpečně sedlá.



Určitě za nás všechny mu přejí hlavně hodně zdraví a ještě mnoho šťastných kilometrů.



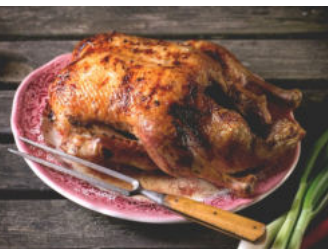
***Pavel Gabriel** zahajuje sezónu v Hájence v Kersku. Konečně jsem ji i já navštívil a není to vůbec špatný nápad :-).*

Pavle, na jaře se přidám !!!

NA OKRAJ

Svatomartinská husa

Co znamená svátek svatého Martina a kde se vzala tradice péct svatomartinskou husu?



Proč se se svatým Martinem pojí právě husa? A odkdy se vlastně v tuto dobu ocitá na pekáči? Legendy spojují husu a Martina už od pradávna. Připomeňte si jednu z nejpříjemnějších českých tradic, díky které máme hezky plné břicho!



Svatého Martina s husami spojují hned dvě legendy, ta první praví, že „husy svatého Martina při kázání tolik rušily, že nyní pykají na svatomartinském pekáči. Druhá legenda praví, že se svatý Martin před svou volbou biskupem ze skromnosti skrýval v husníku, ale husy ho svým kdákáním prozradily.“ Ať tak či onak, biskup Martin zemřel 8. listopadu, 11. byl pohřben, což spadá do období, kdy lidé dříve zabíjeli před zimou husy a dopřávali si tučnou pečínku. A tak se spojenectví Martina s husami ustálilo.

Na huse si vždy pochutnala celá domácnost a rozdělení jejího masa mělo přesná pravidla. „Nejnižší sluha dostával křídlo, aby prý při práci lítal, vyšší sluha stehno, hospodář sám si nechával zbytek. Kůže z husích nohou se dávala do střevců pod nohy, aby se nepotily nebo mezi prsty, aby nerostla kuří oka.

PLÁN AKCÍ ČSSČ 2023 (2024)

10	7.10. podle dohody a počasí	Burza ND 46. podzimní vyjížďka	Kladno - Velká Dobrá klubová akce ČSSČ
11	4.11.	Burza ND	Chotusice
	4.- 5. 11.	Podzimní setkání	klubová akce ČSSČ (na pozvání)
	11.11. podle dohody	Burza ND (Retro-garáž) Podzimní setkání	Lysá nad Labem bude upřesněno
12	9. (16.) 12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno
	2024		
1	01.01.2024	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem

V letošním roce nám už moc akcí nezbyvá. Podle počasí možná ještě uděláme nějakou vyjížďku, snad bych ještě zájemcům připomněl jednu akci. **Motoklub Pekelné doly** pořádá „Zavírání silnic“, což je obdoba bývalé akce, která byla známá jako „Usínání netopýrů“. **Sraz je v Mimoni na náměstí v sobotu 7.10.2023 v 11:45 hod.**

Pak tu máme ještě **předvánoční setkání**, které se konalo posledních pár let v penzionu V Maštali v Kněževsi na Kladensku. Je tu ale návrh, že bychom mohli udělat toto setkání **jako dvoudenní**, s grilováním, posezením a pod. Takže asi časem všichni ti, kteří na naše akce jezdí, dostanou mailem

informaci a budu chtít od vás závaznou přihlášku, protože jen při dostatečném počtu účastníků je tato akce ekonomicky možná a rozumně financovatelná.

Plánované **akce roku 2024** jsme s kolegy probrali a prodiskutovali na srazech ve Zruči nad Sázavou i ve Lhenicích. Jsou stanoveni garanti jednotlivých akcí a doufám, že všichni tito garanti o tom vědí a počítají s tím. Samozřejmě, že počet účastníků jednotlivých akcí a další podrobnosti budou průběžně zpřesňovány, samozřejmě musíme počítat i s tím, že zase budeme platit předem nějaké zálohy, jako v letošním roce.

PLÁN AKCÍ ČSSČ 2024

m	datum	název akce	místo konání	✓
1	1.1.	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Rovně pod Řípem	
	podle dohody	Zimní setkání	bude upřesněno	
2	podle dohody	Zimní setkání	bude upřesněno	
	2.3.	Burza ND	Chotusice	
3	18. - 19.3.	14. návštěva muzea motocyklů	Křivoklát, Roztoky	
		Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
4	27.4.	28. Sraz historických vozidel	Chomutov	
	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka	Český ráj	
5	8.5.	Sraz historických vozidel	Puchet u Kutné Hory	
		48. Zrcadlová koza	Loužek u Turnova	
	24. - 26.5.	77. Skútr a motosraz	Střední Čechy	
6	1.6.	Burza ND	Chotusice	
	předb. 10.6.	Setkání majitelů Jawa	Ledce u Hradce Králové	
	8. - 11.6.	Expedice Grossglockner II.		
		78. skútr a motosraz		
7	28. - 30.6.	79. Skútr a motosraz	Varnsdorf	
	19. - 21.7.	80. Skútr a motosraz	Jeseniky	
8	27.7.	Burza ND	Chotusice	
	podle dohody a počasí	Letní vyjížďka	bude upřesněno	
	2.- 4.8.	81. Skútr a motosraz	Prášíly II.	
	17.8.	9. návštěva památníku J.F.Kocha	Mcely	
9		Setkání motocyklů čs. výroby	Huntířov u Železného Brodu	
	30.8. - 1.9.	82. Skútr a motosraz	26. Zruč nad Sázavou	
	7.9.	Burza ND	Chotusice	
	6. - 8.9. nebo 13. - 15.9.	83. Skútr a motosraz termín bude upřesněn	Lhenice + Strakonice výročí 105 let založení ČZ	
10	předběž. 16.9.	2. Setkání historických vozidel	Spořice u Chomutova	
	20. - 22.9.	84. Skútr a motosraz	Jižní Morava	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
11	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
	2.11.	Burza ND	Chotusice	
		Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
12	podle dohody	Podzimní setkání	bude upřesněno	
	14.12.	Burza ND	Chotusice	
	14. 12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno	
	2025			
1	01.01.2025	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	

ZÁVĚR

A je tu zase závěr dalšího čísla. Tedy ještě jsou dál přílohy, ale já si myslím, že stejně většina z vás Občasník prohlédne, aby věděla, co je čeká, takže už články v příloze znáte. Skoro všechno, co jsem chtěl napsat, jsem už napsal. Ale už se mi tu zase hromadí nějaké nové zprávy, ale je prostě k nějakému datu potřeba udělat tlustou čáru a ten zbytek nechat do dalšího čísla.

Všechny letošní srazy máme za sebou a je třeba si přiznat, že nejvíc nepovedený byl ten mezinárodní ve Spiši na Slovensku, ale to jste si už mohli přečíst, že jsme k tomuto srazu měli hodně výhrad. Když se podíváte na plán akcí 2024, tak je vám jasné, že v termínu mezinárodního skútrsrazu (ten příští je zase zcela nesmyslně na Slovensku až na Oravě:-) jsme si naplánovali **Expedici Grossglockner II**důvod je asi jasný !!!

Jak jsem již psal v Editorialu a jak jste viděli v některých sloupcích „Na okraj“, tak je v současné době u nás mnoho občanů nespokojených, a pokud nejste zaslepení diváci a posluchači mainstreamových médií a řídíte se vlastním rozumem, tak vám asi spousta věcí vadí, a to nejenom nám důchodcům, kteří jsme se díky postojům politiků dostali na okraj společnosti :-)

A tak doufám, že těch pár přání, která jsem tady převzal z netu i s obrázky pěnivého chmelového moku (viz vlevo dole) je i přáním většiny z vás. Možná už svět nikdy nebude „normální“, jako byl pře válkou na Ukrajině, migrací, ničením plynovodů apod., ale vylepšit by se to přece jen ještě nechalo.

A ten druhý obrázek (vpravo dole)??? To znamená, abyste nečetli Občasník dlouho do noci, protože vaše přítelkyně (nebo manželka) už na vás možná netrpělivě čeká v posteli!!!



NA OKRAJ

Svatomartinská husa

Abyste si ale mohli dopřát husu na pekáči, musíte si ji odchovat nebo koupit.



Ještě dodatek na téma „řízky“ (viz str. 27—30)

...Se divím, že ještě nikoho nenapadlo použít v relaxační hudbě místo zvuku moře třeba zvuk smažících se řízků...

Nejdůležitější "věc" na ženě je to, zda umí vařit... Krása a mládí jednoho dne pomine, ale řízek zůstane vždycky řízkem!!! 😊

- Urobila som ti rezne ako ospravednenie, že som ti dnes nabúrala auto...
- Čo si urobila... ?
- Rezne, čo si hluchý ?

Vím, že za to celoživotní obžerství, se budu smažit v pekle. Jen stále ve skrytu duše doufám, že vedle mě se bude smažit řízek, sýr, krkovička a tak...

PŘÍLOHY

MIKROAUTA PEKINGSKÉ UNIVERZITY TSINGHUA: OD KOPÍROVÁNÍ VEVEREK PO TRABANT

Celkem je známo šest různých modelů, z nichž žádný se nedostal do sériové výroby.



V 50. letech 20. století čínská vláda podpořila vývoj miniaut, která se používala především jako taxíky.

Katedra automobilů a traktorů Univerzity Tsinghua v Pekingu s pomocí druhého pekingského opravárenského závodu vyvinula v letech 1958-61 nejméně 6 takových modelů.

Všechny vozy byly pojmenovány Weixing, což znamená „Satelit“. Podle různých zdrojů bylo vyrobeno celkem 126 až 146 kusů.

1. model



Nejslavnější ze všech mikroaut je to, které bylo představeno premiérovi Čou En-lajovi během setkání se severokorejským vůdcem Kim Ir Senem. Premiér Zhou byl z miniaut velmi nadšený: dokonce se nechal vyfotografovat, jak jedno z nich řídí.

Čtyřmístná kabina Weixing byla poháněna jednoválcovým motorem na líh nebo benzín. Výkon byl 12-13 koní. Vůz měl délku 2400 mm a šířku 1080 mm. Maximální rychlost dosahovala 56 km/h, spotřeba paliva byla 3-4 l/100 km.

Podle jiného zdroje motor o objemu 650 ccm umožňoval vozu vyvinout rychlost 55-60 km/h a spotřeba dosahovala 5 l/100 km. Ve třetím zdroji jsou tyto údaje: délka 2700 mm, šířka 1250 mm. Rozvor 1400 mm. Hmotnost 440 kg. Motor byl vzduchem chlazený dvouválec o objemu 410 ccm. Rychlost

60 km/h. Je možné, že všechny tyto informace se týkají různých modelů.



Po vyrobení prototypů v roce 1959 byla vyrobena první malá série skládající se z 33 vozů. Následoval druhý - v květnu 1960 - 40 ks.

2. model



Druhý model je model s kabinou a motorem vzadu, něco jako minivan Fiat 600, jen mnohem menší. Možná byly vyrobeny vozy s otevřenou i uzavřenou karoserií.

3. model



Třetí model měl velmi krátký rozvor. V některých ohledech může svým vzhledem připomínat anglické Frisky. Byly také vyrobeny vozy s otevřenými i uzavřenými karoseriemi.

4. model

ChinaCarHistory.com



Čtvrtý model tak trochu připomínal sovětské mikroauto Belka. Existovala verze s celokovovými dveřmi a také varianta s kombinovanými kováčkovými dveřmi.

5. model

ChinaCarHistory.com



Tento prototyp byl jasně okopírovaný z Trabantu NDR. Ale zase se ukázalo, že je o něco menší a vyznačoval se sníženými zadními oblouky. V tomto případě byl motor, soudě podle kulatých vstupů vzduchu, umístěn v zadní části.

6. model



Je zajímavé, že poslední šestý model se stal logickým pokračováním toho úplně prvního. Alespoň co se konceptu týče. Vizuálně bylo možné vůz odlišit dvěma páry kulatých světlometů různých průměrů na podložce ve tvaru kapky.

Karoserie byla otevřená a bez dveří a měkká střecha se dala složit za zadní sedadla.



POVINNÉ RUČENÍ PRO VETERÁNY

Nástraha v povinném ručení. Nabourat někomu veteránské auto může přijít hodně drahο, bez znalců se odhad škody neobejde (Jan Majurník)



Na denní bázi se setkáváme s případy, kdy někdo řeší povinné ručení, havarijní pojištění nebo třeba nehodu samotnou. Obvykle takovou věc vyřeší europrotokol a pár

telefonátů, v horším případě policie. Jenže co když se do tohoto mumraje zamotá i velmi starý veterán typu Praga Piccolo?

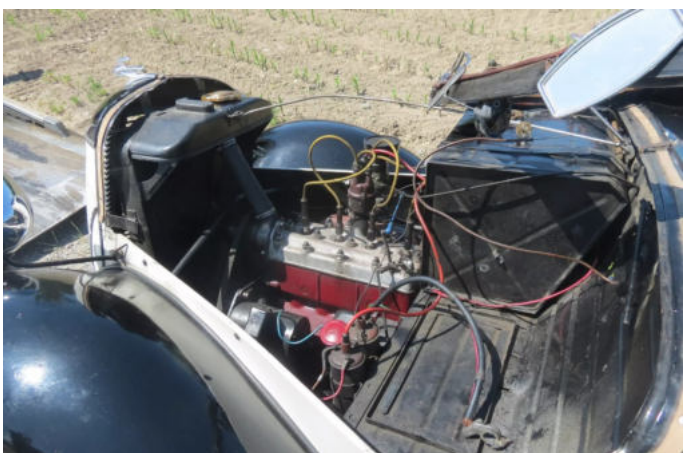
Bylo tomu zkrájе letošního léta, co se z jedné vyjíždky po hradeckých cestách nevrátila v celku Praga Piccolo, do níž zezadu nabourala řidička jedničkové Fabie. Zatímco škodovka utrpěla škodu za 10 tisíc, odhadní škoda zdemolované pragečky byla nejméně milion.



To nás inspirovalo k tomu, abychom pro vás zjistili, jak je to s pojištěním takto starých veteránů po stránce povinného ručení i havarijního pojištění a také jak se řeší opravy těchto vozů, jejichž autorizované servisy zavřely před mnoha a mnoha lety. Studnicí moudrostí nám byla pojišťovna Uniqa.



Veteránské vozy registrované na základě průkazu historického vozidla platí bez ohledu na registrační značku (ve smyslu bílé či zelené V) velmi nízké povinné ručení, protože je u nich předpoklad, že na silnici budou vyrážet jen zřídkakdy, obvykle za účelem návštěvy srazu nebo přehlídky.



Pozor, jakmile má veteránské auto v registru status provozované, je nutné mít platné povinné ručení i v případě, kdy vůz např. stojí přes zimu v garáži nebo je rozebrán v rámci opravy. Jediná omluvenka pro neplacení povinného ručení jsou značky umístěné do depozitu, což se týká i běžných automobilů.



Tedy i pro veteránisty platí, že pokud se vykašlou na sjednání povinného ručení a jeho úhradu na provozované vozidlo, přijde jim sankční pozdrav od České kanceláře pojistitelů.

Může však pojišťovna odmítnout nabídnout povinné ručení vozu z důvodu, že jde o příliš starý veterán? Na to nám Eva Svobodová z Uniqy reagovala následovně. „Povinné ručení se musí nabídnout každému motoristovi ze zákona, je-li auto technicky schváleno do provozu, je aktuálně technicky způsobilé a má na to potvrzení.“



Havarijní pojištění veterána

Havarijko na staré veterány na rozdíl od povinného ručení neseženete u každé pojišťovny. A pokud už seženete, zohledňují se při výpočtu ceny mimo běžných faktorů ještě dva navíc. Začíná se pochopitelně škodní historií provozovatele, posuzuje se rizikovitost jeho samotného a rovněž se bere v potaz cena vozidla.

Ta ovšem nejde vyčíst z běžných tabulek, nýbrž se musí zohlednit růst ceny vozidla v čase, případně (ne)dostupnost náhradních dílů, které se musí mnohdy vyrobit kusově. Dalším faktorem je čas, způsob a náročnost potenciálních oprav, což má rovněž vliv na hodnotu vozu. Dost často se k takovým případům musí povolat znalec, od jehož posudku se poté pojišťovna odrazí.

Ono je to dané i tím, že na staré veterány už zkrátka žádné smluvní servisy nejsou. Zkuste si hledat takovou autorizovanou opravnu automobilů značky Wikov, Aero nebo třeba Laurin & Klement. Patrně nenajdete.

Nehoda veterána

Pakliže se stane starý veterán účastníkem dopravní nehody, tak jako viník je krytý klasickým povinným ručením, ovšem je-li jako poškozený, pak musí na scénu obvykle nastoupit znalci. Ani sebelepší „pojišťovák“ totiž není zpravidla kompetentně schopen určit reálnou výši škody jako znalecký specialista, který oboru hovoří.

Zde může nastat problém pro viníka nehody, který sešrotuje veteránské vozidlo. Obvykle ne u Pragovky Piccolo, jejíž hodnota převyšuje milion, ale u daleko vzácnějších kousků. Nezapomeňte, že pojišťovna plní jen výše sjednaného limitu, zbytek jde za vámi. Takže pokud chcete šetřit a limity nastavíte na minimum (35 milionů), může se výjimečných případech karta obrátit proti vám.

Dalším faktorem může být výpočet ztracené hodnoty kvůli havárii vozu, případně kompenzace ztrát za zničené původní originální díly, které v rámci opravy musí být nahrazeny druhotnou výrobou. Legrací není ani stanovení výše případné totální škody, opět z důvodu absence tabulek nebo třeba rozmanitějšího trhu.

Velký pozor si veteránisté (stejně jako běžní motoristé) musejí dát na organizované závody, kde účastníci nemusí dodržovat silniční předpisy v plném rozsahu. V takových případech běžné pojištění neplatí.



Pozor na veteránské závody, kde se nemusí plně dodržovat pravidla silničního provozu. Tam běžné pojištění neplatí.

Suma sumárum povinné ručení je pro historická vozidla levnější, nicméně pro provozovatele platí stejná pravidla jako pro všechny ostatní. Teprve až při řešení havarijního pojištění nebo škodní události (poškozený) jsou věci malinko složitější a kolikrát vyžadují posudek znalce.

Na závěr bychom chtěli vlastně všem aktivním majitelům historických aut poděkovat, že i přes objektivní strach o své plechové miláčky se vydají do provozu, a my se tak můžeme kochat motoristickou minulostí nejen zpoza muzejních kójí, ale pěkně na živo, na silnici, v přirozeném prostředí drtivé většiny automobilů.

KONOPI V TOKU ČASU

Je rok 1914. Léta první světové války a farmáři pěstují „konopí“ za americké dolary..

Mějte to na mysli a čtěte dál.

Průmyslové konopí není jen zemědělská rostlina!

Tohle je protijed na ropu a dolar!



PROČ BYLO ZAKÁZÁNO.

1. Jeden akr konopí produkuje tolik kyslíku jako 25 akrů lesa.
2. Opět z jednoho akru konopí může vzniknout stejné množství papíru jako ze 4 akrů stromů.
3. Zatímco konopí se může 8x proměnit v papír, strom se může změnit na papír 3x.
4. Konopí vyroste za 4 měsíce, strom za 20-50 let.
5. Konopí je skutečný lapač radiace.
6. Konopí lze pěstovat kdekoli na světě a potřebuje velmi málo vody. Navíc, protože se umí chránit před hmyzem, nepotřebuje pesticidy.
7. Pokud by se textil vyrobený z konopí rozšířil, pesticidní průmysl by mohl úplně zaniknout.
8. První džíny byly vyrobeny z konopí; i slovo „KANVAS“ je název daný konopným výrobkům. Konopí je také ideální rostlinou pro výrobu lan, provazů, tašek, bot, klobouků.
9. Snižuje účinky chemoterapie a ozařování při léčbě konopím, AIDS a rakoviny; Používá se nejméně u 250 nemocí, jako je revma, srdce, epilepsie, astma, žaludek, nespavost, psychologie a onemocnění páteře...

10. Hodnota bílkovin konopného semínka je velmi vysoká a dvě mastné kyseliny v něm nikde jinde v přírodě nenajdete.

11. Konopí je ještě levnější na výrobu než sója.

12. Zvířata krmená konopím nepotřebují hormonální doplňky.

13. Všechny plastové výrobky lze vyrobit z konopí a konopný plast se velmi snadno vrátí do přírody.

14. Pokud je karoserie vozu z konopí, bude 10x pevnější než ocel.

15. Lze jej použít i pro zateplení budov; Je odolný, levný a pružný.

16. Mýdla a kosmetika z konopí neznečišťují vodu; Je tedy zcela ekologicky šetrné.

V Americe v 18. století bylo jeho pěstování povinné a farmáři, kteří ho nepěstovali, skončili. Teď je ale situace opačná. Odkud to vzešlo?

zase peníze až na prvním místě.....

Hurst vlastnil noviny, časopisy a média v Americe v 19. století. Měli lesy a vyráběli papír.

Kdyby byl papír z konopí, mohl přijít o miliony. □

Rockefeller byl nejbohatším mužem na světě. Byla tam ropná společnost. Biopalivo, konopný olej, byl samozřejmě jeho nejhorším nepřítelem.

Mellon byl hlavním akcionářem společnosti Dupont Company a měl patent na výrobu plastů z ropných produktů.

Konopný průmysl také ohrožoval jeho trh.

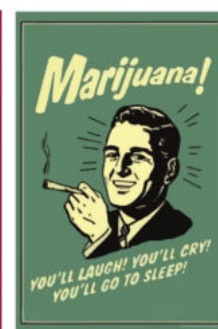
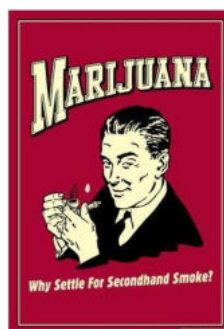
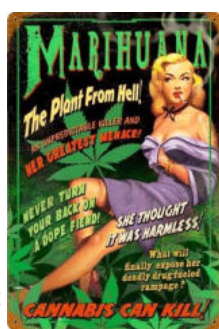
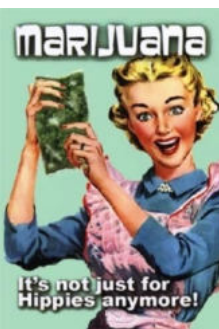
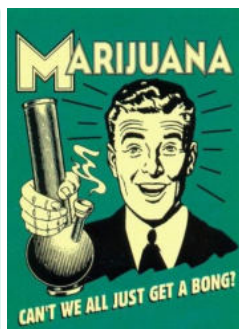
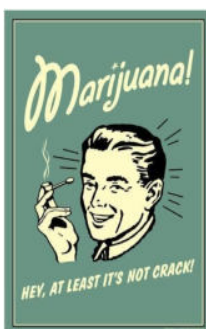
Mellon se později stal ministrem financí amerického prezidenta Hoovera.

Tato velká jména, o kterých jsme mluvili, se na svých schůzkách rozhodli, že konopí je nepřítel. A zakázali ho.

Prostřednictvím médií vtlučkali lidem do mozků, že je toxickou drogou spolu se slovem marihuana.

Léky z konopí byly staženy z trhu a nahrazeny chemickými látkami, které se dnes používají.

Pro výrobu papíru se kácí lesy. Přibývá intoxikace z pesticidů a rakovina. A potom jsme naplnili náš svět plastovými odpadky, škodlivým odpadem.



ČESKOSLOVENSKÁ AERODYNAMIKA

Aerodynamická silueta předválečné Tatry nenechává nikoho lhostejným. Model 1936 T87 je považován za mistrovské dílo českého výrobce, překonávající dynamické nedostatky svého předchůdce T77. Tatra navržena inženýrem Hansem Ledwinkou byla v mnoha ohledech inovativním vozem.



Aerodynamická karoserie byla inspirována v ateliérech Paula Jaraye, konstruktéra vzducholodí. Podvozek, na kterém spočíval, byl středový monotube jako ten, který o desetiletí později používal Renault Alpine. Vzduchem chlazený třílitrový motor V8 byl vyroben z hořčíkové slitiny a měl výkon 85 k, což mu s touto aerodynamickou linií umožňovalo dosáhnout rychlosti 160 km/h. Do roku 1950, kdy mezitím proběhla světová válka, bylo vyrobeno více než 3000 kusů.

Zdá se, že tyto Tatry udělaly dojem na Hitlera, který v přítomnosti samotného Ledwinky Porschemu řekl, že to je auto, které chce na německé dálnice. První Volkswagen byl natolik podobný Tatře T97, malé verzi se čtyřválcovým motorem boxer, že Tatra Volkswagen zažalovala. Poptávka se zastavila,



když Německo v roce 1938 napadlo Československo a výroba T97 byla zrušena, zřejmě až příliš připomínající původ německého lidového vozu. Až po válce Tatra přiměla Volkswagen, aby mu vyplatil odškodné za plagiátorství.



Tatry s motorem vzadu na mě vždy působily jako zvláštní stvoření. Když jsem viděl kopii fotografií rezavějících před Lomakovským muzeem v Moskvě, byl jsem zvědavý na takový originální artefakt. Místo, kde bylo, a harampádí, které ho obklopovalo, neumožňovalo fotografování zblízka, navíc tráva byla tak vysoká, že zakrývala spodní část auta. Navzdory tomu bylo vidět, že to není ledajaké auto.



Lomakovova Tatra mi připomněla, že ve sbírce Schlumpfa byla ještě jedna velmi dobře zrestaurovaná, a tak jsem se na zpáteční cestě domů neváhal zastavit v Alsasku, abych si ověřil, zda je to pravda. Bez ohledu na to, kolikrát navštívíte Mulhouse Museum, nepřestane na vás zapůsobit. Naštěstí pokud byla v muzeu Tatra, tak byla v rohu, takže se dala fotit i z boku, na rozdíl od stovek jiných aut, která jsou vedle sebe.





Na fotografiích můžete také vidět prototypy Arzens, některé unikátní exempláře. Tatra byla také T87, stejně jako Lomakov, zářivě kovově zelená bez nedostatku detailů.

Na fotkách nelze moc ocenit nádherný art deco interiér s obrovskými hodinami a volantem, který jako by ho vyřezal zlatník. Obrovský prostor, který mají cestující k dispozici, vyniká, což u vozu delšího než 4'70 m není překvapivé. Karoserie je navržena tak, aby poskytovala minimální odpor vzduchu.



T87, považovaný po T77 za druhý sériově vyráběný vůz s aerodynamickou karosérií, dosahoval v 60. letech v aerodynamických tunelech měření Cx 0,36, čímž se vyrovnal samotné



mu Citroënu CX z roku 1974, který je přesně pojmenován podle tohoto koeficientu.

Tatra, stejně jako tento Citroën, má kapotovaná zadní kola a celá karoserie má detaily, které usilují o aerodynamickou účinnost, jako jsou lisované plechové ráfky, v té době vzácné, integrované kliky dveří, čelní sklo rozdělené na tři, světlomety integrované do křídla a především svažující se zád s obrovskými žábami usnadňujícími ventilaci motorového prostoru. Bezpochyby nezapomenutelné auto.

<https://classicsweb.wixsite.com/classics-spanish/single-post/2017/08/18/Tatra-T87-aerodin%C3%A1mica-checoslovaca>



MLČENÍ JEHNÁTEK (IN VOLUPTAS MORS)

Občasník není časopis o kinematografii, ale už jsem tady zmínil třeba kultovní film *Duel* s nezapomenutelnou honičkou osobáku a kamionu a hlavně plakáty, které tento film propagovaly. Dnes tu mám pro vás jednu zajímavost, která sice nemá s motorismem nic společného, ale právě proto, že je to zajímavost stará přes 70 let a jejím autorem není nikdo méně slavný než Salvador Dalí, tak se na ni podívejte.

MLČENÍ JEHNÁTEK

Vzpomínáš si na propagační plakát k filmu *MLČENÍ JEHNÁTEK*?

Na rtzech herečky Jodie Foster seděl motýl, který měl zvláštnost, že každým poznáním...

Není to obyčejný motýl.



Není to obyčejná lebka. Je to dílo Salvadora Dalího, který použil těla sedmi nahých žen.



Jmenuje se "IN VOLUPTAS MORS" (asi „Vše smrti je smyslnost“). Toto dílo bylo vytvořeno roku 1951 za pomoci fotografa Philippa Halsmana.



Abyste dostal požadovaný účinek, těla byla aranžována třikrát podle pokynů Dalího.



NOVÝ ZÁKON O POVINNÉM RUČENÍ VÁS MŮŽE FINANČNĚ ZRUINOVAT

Tento článek byl převzatý z internetu ze serveru medium.seznam.cz a někteří kolegové se k tomu staví skepticky a tyto zprávy zpochybňují. Já nejsem odborník přes spamy, fejky a hoaxy a podobné věci, o kterých ani přesně nevím, co znamenají, ale moje babička už říkala: „Na každém šprochu pravdy trochu“. No a já po letošním marném boji s Českou podnikatelskou pojišťovnou a pojišťovnou DAS, které se ukázaly obě v tom nejhorším světle, nevěřím tomu, že by někdy chtěli pojišťováci cokoliv udělat pro klienty navíc. Takže článek věřte nebo nevěřte, ale pojišťovnám určitě nevěřte!!!!

Při psaní zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel převážil zájem pojišťoven, které nově nebudou muset zdůvodňovat příčinnou souvislost.

DUŠAN ŠIDLLO

Od 23. prosince 2023 by měl začít platit nový zákon, kterým se bude řídit pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Jednou z hlavních novinek je zvýšení minimálních limitů pojistného plnění při újmě na zdraví, smrti nebo majetkové škodě. Ve všech případech se limit zvyšuje na 50 milionů korun z dosavadních 35 milionů.

I přes tuto pozitivní změnu, lze nový zákon vnímat „za více peněz méně muziky“. V zákoně se předpokládá výrazné rozšíření předmětů, za které se bude muset platit pojištění a současně se otevírají cesty k dalším výlukám, které pojišťovnám umožní šetřit na pojistných plněních.

Pravděpodobně nejvýznamnějším problémem nového zákona z pohledu pojistných plnění je § 32 odst. 2, kde najdeme následující ustanovení:

(2) *Pojistitel má vůči pojištěnému právo na náhradu toho, co za něho plnil, jestliže prokáže, že pojištěný způsobil újmu tím, že provozoval nebo užil vozidlo,*

a) *kteří svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob nebo věcí, nebo*

b) *jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena.*

Zdá se vám to v pořádku? Zdánlivě ano. Obdobný text je i v současném znění zákona, jenže je doplněn o ještě jednu podstatnou větu: „**a toto porušení bylo v příčinné souvislosti se vznikem újmy, kterou je pojištěný povinen nahradit.**“

Nárok pojišťoven je tak dnes podmíněn příčinnou souvislostí mezi vznikem škody a porušením uvedené povinnosti. Například nepřezuté pneumatiky či propadlá STK tak ještě nestačí k tomu, aby pojišťovna neplnila. Musí být tento prohřešek příčinou nehody.

Akademiepojisteni.cz však zjistila, že v novém zákoně příčinná souvislost mezi vznikem škody a nevyhovujícím technickým stavem vozidla nebo vozidlem, jehož technická způsobilost k provozu nebyla schválena, již uvedena není!

Oproti dnešnímu stavu, tak už za vás pojišťovna nezaplatí, resp. bude po vás vymáhat, například i škody, které způsobíte vozidlem například s poškozeným osvětlením, prasklým či poškozeným čelním sklem, poškozenou karoserií, špatnými či ojetými pneumatikami či propadlou STK.

A to i v případě, kdy tato pochybení neměla na vznik škody žádný vliv.

Podle nového zákona vám již nehrozí jen pokuta a další finanční sankce, ale nově ještě můžete zaplatit stovky tisíc či dokonce miliony korun z vlastní kapsy. To například v případě, kdy způsobíte škodu na drahých vozech či škodách na zdraví.

Pojištění odpovědnosti někdy samy pojišťovny nazývají „pojištěnou na blbost“. Je však zřejmé, že každou „blbost“ za vás pojišťovna nezaplatí. Pokud porušíte dopravní předpisy, tak pojišťovna škodu zaplatí. Pokud způsobíte nehodu v době, kdy máte neplatnou STK, tak budete mít smůlu. Z řady internetových anket přitom vyplynulo, že polovině respondentů již tato povinnost v minulosti unikla, nejde tedy o nijak zanedbatelné riziko.

Nový zákon o povinném ručení prošel připomínkovým řízením a některé subjekty (např. Komora pojišťovnic zprostředkovatelů) žádaly, aby podmínka příčinné souvislosti byla i v novém zákoně zachována. Ministerstvo však tyto požadavky ve prospěch řidičů zamítla pouhou jednou strohou větou: „Použití vozidla nesplňujícího dané požadavky je natolik rizikové, že na to musí reagovat i dané pojištění.“

Na první pohled to tedy vypadá, že při psaní zákona převážil zájem pojišťoven, které nově nebudou muset zdůvodňovat příčinnou souvislost, ale nově budou moci požadovat automaticky úhradu vyplaceného plnění od viníka, který porušil uvedené povinnosti. Z právní praxe víme, že takových případů je bohužel velmi mnoho.

Již dnes je tak dobré dávat při sjednání pojištění přednost smlouvám, které mají příčinnou souvislost přímo uvedenou v podmínkách pojištění. Férové pojištění může mít výluky na technický stav vozidla popsány například jako: „vozidlo, které nebylo svým technickým stavem způsobilé k provozu na pozemních komunikacích a zároveň tato skutečnost měla přímou souvislost se škodou.“ Dosud byla tato věta důležitá pouze v havarijním pojištění, od příštího roku je třeba si ji ohlídat i v povinném ručení. Zákon to za řidiče již bohužel neohlídá.

Všechno špatné je ale možná nakonec k něčemu dobré. Zákon dává pojišťovnám právo, nikoliv povinnost. Ukáže se, které pojišťovny jsou férové a chtějí naplňovat principy pojištění, a které chtějí jen inkasovat pojistné a minimalizovat pojistné plnění.



Kdyby vám to nebylo s elektrickou jasně :-), tak podle obrázku to pochopíte:
napětí, proud, odpor
volty, ampéry, ohmy
Jasný????? :-)



ČESKOSLOVENSKÁ SPARTAKIÁDA NA STRAHOVĚ

**Zavání to propagandou, ale Ty to "zkousneš", vid' Spartakiáda na Strahově - holá pravda.
Unikát, který se už nikdy nedokáže udělat! (převzato z netu)**

Ano. Je nutno přiznat, že je to propaganda. Ale také je nutno přiznat, že již nikdy nebude tak bezpečno, radostno, bezstarostno. Za cenu imaginární svobody a nezdravého obžerství jsme ztratili všechno to, čeho jsme si nevážili, to je klidného a bezpečného života. Ztratili jsme národní hrdost, ztratili jsme sociální jistoty, ztratili jsme domovy, fabriky, majetky, ztratili jsme stát.

Zůstaly nám nesplacitelné dluhy, zůstaly nám životní nejistoty, strach a obavy z budoucnosti. Již nikdy se nevrátí to hezké, co z nás dělalo lidi. Již nikdy se nevrátí zpěváci, kteří nás těšili svými písněmi a další se již nerodí.

To co produkuje dnešní doba, již nejsou zpěváci. Již nikdy nebudou takoví skladatelé, spisovatelé, básníci. Vždyť 30 let žijeme jen ze vzpomínek, starých písní, starých filmů, her a kabaretů. Nově jsme se zmožili jen na stupidní nekonečné a plytké seriály po vzoru západní prázdnoty. Pozbyli jsme veškerou minulou kinotéku s filmy z celého světa. Jsme neustále krmeni jen západní propagandou a škvárovými americkými krváky z padesátých a šedesátých let.

Již nikdy nezbudujeme takový obrovský průmysl, hutě, sklárny, chemičky, železnice, silnice, přehrady, elektrárny, doly. Již nikdy nepostavíme domy, které budou finančně dostupné pro mladé lidi, manžele, pro sociálně slabé. Všechno krásné jsme směnili za poplácání po zádech od nových kapitalistických "přátel".

Můžeme jezdit na dovolenou do celého světa, obdivovat moře a cizí kraje, obdivovat pozlátko západního světa a přitom se vracíme zpět do vykradeného státu, kde nám již nepatří ani ta voda. Slepí a hlší jsme. A to ještě netušíme, že islamizace pod taktovkou EU i nám klepe na dveře. Pak již bude dovršena a uzavřena naše životní pouť. Cesta, na které jsme zcela zbloudili a prodali do otroctví naše potomky, syny, dcery, vnuky. Opustili a zradili jsme sami sebe.

NYNÍ TO DĚLAJÍ ASIATÉ A SVĚT SE DIVÍ A TLESKÁ JIM

Přeposílám ... ale názor nechť si udělá každý - a nejenom pamětník - sám!

Takoví jsme ve spořádaném státě kdysi byli, snad jediní ve světě! Všichni cvičili s radostí, byli hrdí, že mohou jet na celostátní spartakiádu do Prahy!

Pár postřehů :

1) Dnešní režim by neměl ani na to, aby takové množství osob oblékl

2) Dnešní režim by neměl ani na to, aby takové množství lidí sezval

3) Dnešní režim nemá ani na to, aby dokázal tak velký stadion provozovat

4) Dnešní režim by nedokázal tak velké množství lidí na místo dopravit a živit

5) Dnešní režim by nedokázal postavit stanové městečko na Strahově, které by dokázalo pojmout takové množství cvičenců. V této době již málokdo ví, že Strahov byl svého času největším stadionem na světě.

Posílám vám aspoň dvě skladby z tolik zatracované a zesměšňované Spartakiády - první skladba se jmenuje Poupata. Všimněte si, jak tehdy byly holky štíhlejší. Totéž platí o vojácích v té druhé skladbě. Že by takhle naklusali a zacvičili mnozí dnešní 19-20 letí mladí si ani neumím představit. V TV to dneska samozřejmě neuvidíme. Místo toho tam dávají samé filmy o vraždění, nebo pořady o tom, jak je třeba přijímat muslimy.

Podívejte se, je to úžasný zážitek....

<https://www.youtube.com/watch?v=lqbwnCSqU9k>

<https://www.youtube.com/watch?v=BDKrtf8WJO8>



Velký strahovský stadion či **Stadion Strahov**, **Stadion Masarykův** nebo také **Strahovský stadion** je stadion s největší rozlohou na světě (310,5 × 202,5 m). Jeho kapacita činí 250 000 míst, z toho 56 000 míst k sezení. Od 6. 3. 2003 jsou betonové tribuny zapsány na seznamu kulturních památek České republiky.

