

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

Cezeta - český občasník
časopis pro majitele a pracovníky retro skútrů

číslo **87**

JARO 2024

VYCHÁZÍ OD ROKU 2001
ČÍSLO VYŠLO 21.3.2024
WWW.SKUTRKLUBCEZETA.CZ

KONTAKTY:
marcel@skutrklubcezeta.cz

3000 str.13



EDITORIAL

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

Čezetářský občasník.

Tak tu máme zase konečně jaro, ale budme upřímní..... my, kteří nepotřebujeme haldy sněhu a velký mráz k životu, tak nás ta letošní zima celkem potěšila, a myslím, že padlo i mnoho teplotních rekordů, popř. zimní měsíce patřily k těm nejteplejším v historii měření.

A k těm teplým dnům se nám hodí i letně oděná modelka na Čezetě, jejíž fotky nám laskavě poskytl kolega Tomáš Skalický (prý ji potkal náhodou :-))

Marcel Malypetr

OBSAH:

Editorial	1
Úvod	2
PF 2024 - dodatek	3
Co jsme dělali	4
<<<3000>>>	13
Čtenáři nám piší	14
Prodloužená auta	20
Střípky z historie RVHP	39
- Tahač T 180	40
- Krospacek 1965	44
Zajímavosti	46
- Něco o autech atd.	52
Plán akcí ČSSČ	60
Závěr	61
Přílohy	62

NA OKRAJ

JARO

Konečně je tu jar!



Už si můžeme sadnut' vonku na kávičku..

Jaké jaro, takový čáp 😊
Hlavně, že už dorazili 😊



PRICHÁDZA JAR,



PRVÉ PŮČIKY SA PREBŮDZAJÚ

18+



Hlavně slunko!

NENECHTE SE ZMÁST JAREM, KTERÉ SE KONEČNĚ OBJEVILO VENKU...



VÁŠ ŽIVOT STOJÍ STEJNĚ ZA HOVNO, AKORÁT U TOHO SVÍTÍ SLUNÍČKO.

A MÁME TU DALŠÍ



manželkou. Ostatně, pokud si dobře pamatuji, tak na všechny naše akce, kterých Pavel zúčastnil, jezdil vždy se svoji manželkou, a tak určitě nebude vadit, když i tady jsem použil jejich společnou fotku z prosincového setkání.



Pavla známe z našich akcí, jak na své Čezetě s Pavem a manželkou se hrdě drží cestovní rychlostí, aby nezdržoval. A to až do takové míry, že dokázal jet s Čezetou se spotřebou kolem 6,5 l/100 km, až mu nečekaně došel benzin :-).

Teď se rozhodl, že vymění značku Čezeta na značku Manet, a tak doufám, že se s ním na nějakém letošním srazu zase setkáme.

Každopádně chci Pavlovi za nás všechny popřát **vše nejlepší a hlavně hoooodně zdraví do dalších let.**

Asi jsme se všichni zapomněli dívat do kalendáře, a tak nikoho z nás ani nenapadlo, že **3. ledna** letošního roku oslavil náš kolega **PAVEL KREJČÍ** krásné životní jubileum, a to 80. narozeniny.

Vzhledem k jeho zdravotním problémům jsme se s ním vloni viděli až v Kněževsi na předvánočním setkání, kde byl se svoji

ÚVOD

Tu modelku jsem vám už objasnil v úvodním Editoriale a nyní ještě přidám pár dalších úvodních informací.

Tak předně k tomu neslavnému **60. výročí ukončení výroby Čezet** (viz věta dole na předchozí straně). Výroba byla zastavena někdy na konci prvního čtvrtletí 1964, takže vlastně přesně před 60 lety od chvíle, kdy vychází toto číslo Občasníku. Stálo by asi za to jít někam zapálit svíčku, ale myslím, že ani v Českých Budějovicích na ulici, ani před branou firmy ČZ ve Strakonici by se to neseťkalo s kladnou odezvou.....zvláště ne nyní, když je tam (pokud mám dobré informace) zákaz vjezdu a stání a vlastně se tam už ani s motorkou nebo skútem nevyfotíte.

Je to všechno tak trochu smutné, že právě ta část firmy ČZ, která tuto značku tak proslavila po celém světě, je dnes tak opomíjena a řekl bych, že je tak trochu pro současné vedení ČZ „nechtěným dítětem“. Muzeum motocyklů bylo přestěhováno z prostorů firmy ČZ na Strakonický hrad, letošní oslavy 105 let založení firmy už vůbec nebudou v režii firmy ČZ a nebudou se ani konat ve Strakonici....myslím, že pro fanoušky této značky je to smutná informace

Další záhada, která vyplývá z úvodní strany, je ten záhadný nápis **3000 str. 13**. No a právě proto, že je záhadný a proto, že je to na str. 13, tak se o tom na str. 2 nebudu rozepisovat.

A co tedy můžete v tomto čísle očekávat??? No vlastně vše, na co jste zvyklí a co jste si přečetli na úvodní straně v Obsahu. Jen těch akcí ČSSČ je v zimních měsících trochu méně než přes léto, ale o tom až v úvodu kapitoly „Co jsme dělali“.

Najdete ale dále již zmíněné tradiční kapitoly, jako Čtenáři nám píšou“ popř. „Střípky z RVHP“, kde jsou myslím také informace o velice zajímavých vozidlech počínaje Pionýrem a konče obrovskými nákladáky. Hlavní téma se dnes týká prodloužených automobilů, jsou mezi nimi moc hezké kousky. Tak si něco vyberte!!!



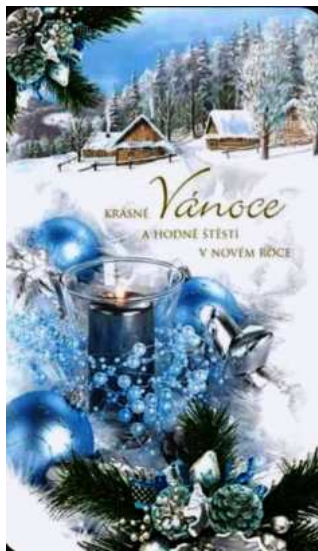
I Charkes si jede do trafiky pro Občasník!!!

JEŠTĚ NÁM TU ZBYLY NĚKTERÉ PF-KY



PF 2024
www.gerolt-dresden.de

Alles Gute im neuen Jahr, stärke Gesundheit, Frieden und viele schöne Stunden auf dem Rad wünschen Euch recht herzlich
Beate und Kerol Gerolt



Krásné Vánoce
A HOJNĚ ŠTĚSTÍ
V NOVÉM RŮCE



Když se k Vám v roce 2024
štěstí otočí zády, vždy
se s tím dá něco udělat ...
PF 2024



V roce 2024 vám přeji
sílu jakou má řidič,
víru jakou má paní a
odolnost jakou má
kolo.



Do nového roku
vám přeji
12 měsíců bez nemoci,
53 týdnů pohody,
365 dnů bez starostí,
87 760 hodin lásky,
525 600 minut
jedinečných okamžiků
a 31 536 000
vteřin štěstí.

*Šťastný
Nový rok*



P.F. 2024

Něboj se nabumbat, neboj se přepít, přitit rok na to budem jen vzpomínat. Svátky si utěju slasťou a veselou, přitit rok zbydou nám jen kódy pr...e! Cháti jme dopředu, cováme zpátky, všude nás okřádá, přijemní svátky!!!

pf



Krásný Silvestr
a šťastný
NOVÝ ROK
2024



P F 2024



**Želám
aby v roce 2024
každý den bolo čo
položít' na stôl !!!**



PF 2024

WWW.OLDTIMER.CZ
oldtimer@oldtimer.cz

BURZY 2024
2.3., 1.6., 27.7., 7.9., 2.11., 14.12.



PF 2024

ARCHIV IVECO CR - Josef Višo a Ing. Ivan Paclt
100 autobusů ŠD 11- Evropabus vyrobila. Karosa v letech 1968 - 1969



**Nauč se radovat
z toho co máš!**

JÓÓ MÁM
KOCOVINU
JAKO PRASE



Vinety ohrády

**Přeji vám
dobrou
náladu,**

protože s ní je
život veselejší.

**Přeji vám štěstí,
protože s ním je
život lehčí.**

**Přeji vám zdraví,
protože bez něj
nestojí život za nic.**

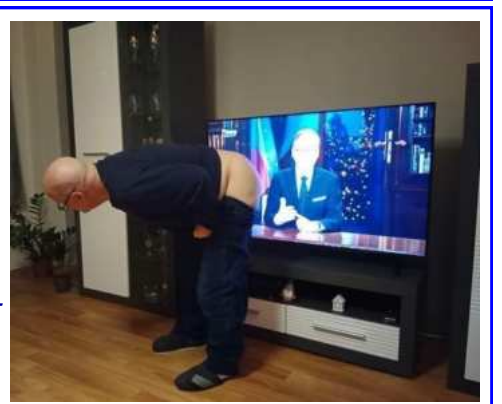


Přeji šťastný nový rok.
8. 1. 2024



SNĚHULAK Z MORAVY...

Někteří nezodpovědní diváci televize nepochopili správně dobře míněný projev fialového hrobníka české ekonomiky a státosti.



NA OKRAJ

Mámy podle zemí

Možná jste si mysleli, že vzhled matek je v Evropě víceméně stejný, že se jedná o ženy, které mají dítě (nebo několik). Ale z pohledu LGBT nyní přemýšlím, jestli ty naše české mámy, které jsou asi podobné těm ruským, nemají nějakou tělesnou vadu :-)



CO JSME DĚLALI

Jak jsem už uvedl, tak ty zimní měsíce nejsou příliš vhodné pro pořádání motorkářských akcí, i když hezké slunečné počasí a suché silnice dokáže skalní motorkáře vyhnat z vytopených příbytků, tak to prostě není to „pravé ořechové“. No a tak i náš klub spíše preferuje setkání, na která dorazíme „v plechovkách“, a pokud se najdou odvážní jednotlivci na motocyklu nebo skútru, tak jsou vždy ostatními náležitě oceněniaspoň slovně :-)

SETKÁNÍ VETERÁNŮ POD ŘÍPEM 1.1.2024



Je to vlastně hezké, že první veteránská akce v roce je právě na **Nový rok**. A píšou to tady pravidelně, že pod Řípem se schází čím dál tím víc veteránů a už to zdaleka nejsou jen traktory a motocykly, ale počet aut je taky rok od roku vyšší, letos už dokonce přijely i obrovské nákladáky, jakým je třeba Tatra 813.

Tento kolos nebyl úplně běžně k vidění na silnicích ani v době své největší slávy, a myslím, že právě provedení 8x8 bylo většinou v armádě, protože i jako tahače těžkých návěsů se používalo provedení 6x6. A právě k té armádě směřuje moje vzpomínka.



Přestože jsem byl dva roky školen jako tankový technik, tak na vojně jsem byl přidělen jako technik k dělostřelcům, kde jsme měli houfnice 122, které byly zapřažené za větřieskami, a pak těžké čtyřkolové houfnice 155, které byly jednak už docela historické, protože místo pneumatik měly ještě gumové obruče a celá konstrukce nebyla svařovaná, ale ještě nýtovaná.....jo a mluvím o roce 1980!!! No a právě tato historická monstra musela být zapřažená za Tatrami 813 8x8.



Dokonce řidiči-bažanti, kteří po výcviku ve Svazarmu narukovali, tak museli projít přeškolovacím kurzem na 813-ky, který jsem měl taky na starosti jako velitel čety, a tak jsem si to ježdění v tomto tahači docela užil, a to nejen po silnicích

Když už jsem tak zabrousil do tajných informací o výzbroji naší socialistické armády, tak si představte, že v tom roce

1980 jsme měli tajné informace o zcela nové samohybné houfnici na podvozku už zmodernizované Tatra 815, které se říkalo Danaasi to byla tenkrát hodně moderní a dobrá zbraň a my jsme tahali stará snýtovaná děla, se kterým si už vůbec nestříleloani cvičně, protože se všichni báli, aby se při výstřelu neroztrhla a nerozpadla.



Někteří starší čtenáři možná se mnou zavzpomínali, ale patří to na našeho veteránského časopisu, protože se jedná o vozidla už o hodně straší než povinných 30 let pro uznání statusu veterána.

Ale zpátky na Říp.

Já jsem opět zvolil pro tuto akci svoji škodovku 125 L, jednak se do ní vejde celá rodina i černým trhačem Korálkem a jednak se mi samotnému na nějakém jednostopém vozidle nechtělo jet, nikdo jiný tady z okolí na tuto akci nejezdí.....a nechtěl jsem, aby byla zima jen mně :-).



Na místo jsme dorazili asi kolem jednácté hodiny, ale pod Řípem už panoval čilý ruch, mnoho chodců už směřovala na vrchol Řípu. Na louce, kde se sjíždějí veterány, už byly seřazené traktory a ostatních vozidel už tam také pár bylo, zvláště motocyklů. Tak jsem to šel trochu okouknout, pozdravil se se známými a za chvíli dorazila skupina kamarádů z našeho klubu na motorkách.



Když trochu rozmrzli, tak jsme vyrazili ke stánku s klobásami, ale jak jsem minule chválil, že je fajn, že stánků už je víc, tak zrovna letos nic moc. Jeden stánek a dlouhá fronta, takže asi nejvíce žádaná grilovaná klobása nebyla ani moc teplá natož grilovaná, a tak i čerstvý důchodce Karel po jejím snědení nevypadal příliš šťastně, když dokonce, jak vidíte, už ani nemá zuby, aby rozkousal kůrky od chleba :-)



Pak jsme ještě všichni společně obešli vystavená vozidla a řádně všechno prodiskutovali. Když jsme obchůzkové kolečko dokončili, udělali jsme si společnou fotku a kolegové se začali chystat k odjezdu.



Příslušník VB, který kolonu doprovázel a z bezpečnostního hlediska jistil, měl problémy s nastartováním svého krásného stroje nalakovaného v tzv. vídeňské modré, která byla u motocyklů VB v módě, než ji vystřídala oranžová. Jako zodpovědný občan, který vidí příslušníka VB v nesnázích, jsem mu přispěchal na pomoc a motocykl mu nastartoval. Měl jsem dobrý pocit z toho, že jsem splnil svou občanskou povinnost. Tak hřejivý pocit jsem měl naposled před rokem 1989, kdy mě ještě hrálo celospolečenské vlastnictví výrobních prostředků :-).



Kamarádi odjeli, a tak jsem se také s ostatními rozloučil a vypravil se na zpáteční cestu. Na parkovišti vedle cesty měli opět sraz další motorkáři na nových motorkách, kteří tam bývají každým rokem. Je jich podle mého odhadu taky rok od roku víc.

Cestou domů jsem ještě dotankoval starý benzín, tedy E5 a nějaký ten líhmyslím že E40 jsem si dal až doma na zahřátí....přece jenom pod Řípem to trochu foukalo. Myslím, že kromě těch studených klobás a podceněnému zajištění pohoštění, to bylo opět docela fajn. Asi bych se jinak celý den flákal doma, takhle se aspoň projdu, pozdravím s kamarády a dozvím něco nového. Dobrý!!!!



NA OKRAJ

Zajímavý sajdkár

Na netu jsem narazil na fotky zajímavého a hlavně velice hezkého sajdkáru připevněného k Jawě 250 - panelce a je třeba přiznat, že nejen sajdkár, ale celá souprava je velice hezká a působí takovým lehkým dojmem. Možná je to nějaký nerealizovaný projekt či prototyp z velorexu, možná facelift typu 560. Zkusím se v Žamberku u výrobce Velorexů zeptat.



NA OKRAJ

„Libeňák“ a pod.

Všimli jste si, kolik existuje variant „Libeňáků“ apod.? Vyznáte se v nich?



NÁVŠTĚVA MUZEA JAWA TÝNEC N.SÁZ. 24.2.2024 (*****)



Návštěvu a prohlídku muzea v Jawě v Týnci nad Sázavou nám vyjednal kolega Honza Smítka a šlo jen o to, jaký termín bude vyhovovat. Na podzim to nevyšlo, protože se na střeše muzea prováděly stavební úpravy, další návrh byl, že prohlídka bude v rámci našeho srazu „Střední Čechy“. Ale v termínu našeho srazu opět Honza Smítka přispěchal s další nabídkou na návštěvu slavnostního setkání majitelů motocyklů značky Ogar ...a tak jsme se rozhodli pro samostatný výlet, který sice taky vyšel až na druhý pokus, ale nakonec se dobrá věc podařila.



Sraz byl v 10:00 hod. před Jawou, přijeli jsme tak akorát na čas, ale než jsme se přivítali a dopravili výtahem do 5. patra, bylo už pár minut po desáté hodině a náš průvodce, bývalý dlouholetý (2008-2023) ředitel Jawy pan **František Hruška** nás přivítal s tím, že jdeme na směnu pozdě :-), a tak jsme si museli všichni odpíchnout pracovní dobu na dobových píchačkách, abychom si to zapamatovali, že do fabriky se chodí včas :-):-:-).



Hned u dveří začal výklad, který trval nepřetržitě 2 hodiny. Já za sebe musím říct, že vzhledem k tomu, že jsem už v muzeu byl při příležitosti oslav 90. výročí založení Jawy a že jsem tedy měl představu o tom, co nás tam čeká, tak jsem díky výkladu pana Hruška tentokrát vnímal to muzeum úplně jinak, protože v tomto případě byly ty moje dvě návštěvy z hledisky nabytých informací naprosto nesrovnatelné.

Když máte v muzeu nebo na zámku placeného průvodce, který má naučené věty o historii popř. dalších pár informací nebo když máte průvodce, který o každém expo-

nátu ví, který to muzeum tvořil, který, podle jeho vlastních slov, prošel prakticky všemi výrobními útvary v Jawě, který po svém nástupu do závodu si přivydělával nakládáním motocyklů na vagóny, který dobře zná i historii vzniku podniku Jawa i aktivity zakladatele pana Janečka, tak to je úplně o něčem jiném. Bohužel, těchto pamětníků, kteří umí a chtějí své znalosti a vzpomínky předávat dál je málo a rychle ubývají, takže každé podobné setkání a možnost si něco zajímavého vyslechnout, je pro mě velkým zážitkem a přínosem.



Čtete Čezetářský občasník a já jsem jako veteránista - čezetář začínal, jsem čezetář stále, ale nikdy jsem nebyl nepřítel Jawy a první dva moje motocykly byly právě značky Jawa z obou konců výrobního portofolia, a to Jawa 50 a Jawa 350. No a samozřejmě při psaní svých knih jsem si musel něco o Jawě nastudovat a zjistit, a pokud se o naše motocykly opravdu zajímáte, tak víte, že propojení značek Jawa a ČZ bylo díky znárodnění, převodu výroby, pokusů o tzv. jednotnou národní řadu, vybavení motocyklů ČZ 250/350 motory Jawa, popř. dalšími propojeními i z obchodního hlediska hlavně v zahraničí (např. ČZ 250/485 jsem koupil z Maďarska jako Jawu 250/485 !!!), tak toto prolnutí obou značek je natolik z historického hlediska velké, že ani jako čezetáři nemáme šanci se tomu napojení na Jawu nijak vyhnout.



A když už jsem toto nakoušel, tak Povážské strojírní vyráběly a prodávaly pod značkou Jawa tisíce svých výrobků, firma Ogar byla vlastně násilně začleněna do Jawy po znárodnění, a tak vlastně v poválečné, tedy řekněme novodobé historii československé motocyklové výroby, narazíme na značku Jawa na každém kroku.

Když jsem psal o tom svém rozdílném pohledu na muzeum Jawa při obou mých návštěvách (možná bych měl spíš napsat rozdílu v načerpaných nových znalostech a informacích), tak je to samozřejmě dané tou snahou při první prohlídce a bez průvodce načerpat co nejvíc informací o vystavených exponátech, prohlédnout si ty stroje, které tak dobře neznám, některé prototypy apod., ale nezbyvá nějak už čas se začíst do spousty banerů, které jsou v muzeu umístěné, a tak člověku utečou velice zajímavé a důležité informace, které se třeba ani jinde nedozví.



Tak třeba otázky barev. Kde se vzala ta první červená, která byla stříkaná na motocykly Jawa??? Víte to??? Je to barva, kterou pan Janeček nechal namíchat lakýrníka podle barvy jedné květiny (Šalvěj zářivá) na své zahradě, v muzeu je možno se dočíst o svědectví paní Elišky Junkové, která byla tomuto rozhodnutí pana Janečka přítomna při své návštěvě u něj doma. A nebo víte, který konstruktér jako první navrhl zadní odpružení péráka??? A těch zajímavostí tam najdete spoustu, ale pak by to opravdu chtělo se tam nechat zavřít na celý den, vzít si s sebou svačinu a všechno si důkladně přečíst a prostudovat. To bohužel není možné, a tak znovu musím napsat, jak jsem moc rád, že jsem měl tu možnost si všechny ty zajímavé informace od pana Hrušky vyslechnout.



Mnozí z vás mají určitě knihu pana Hrušky vydanou k 90. výročí vzniku značky Jawa, i mezi námi se našli tací, kteří si ji přinesli s sebou a nechali si ji od autora podepsat. V této knize je také mnoho zajímavých informací, a to nejen o výrobcích značky Jawa, ale i o historii továrny, včetně vzniku muzea apod. Takže já tady nebudu

prezentovat jednotlivé exponáty, jen snad pár zajímavých, ke kterým jsem si zapamatoval nějaké ty informace. Jinak samozřejmě jsou v muzeu vystaveny důležité motocykly z produkce Jawy, také některé zajímavé prototypy, nezapomnělo se ani na auta Jawa, ani na motocykly soutěžní a závodní, určitě zajímavým exponátem v muzeu je 5 pozic výrobní linky, která byla z důvodů snížení počtu vyráběných kusů zkrácena.



O dvou zajímavostech, a to původ červené jawácké barvy a konstrukce Péráku jsem se už zmínil. Ještě snad byla zajímavá informace o tom, že přestože musela firma Jawa po vzniku protektorátu přejít na německou válečnou výrobu, je dostatečně známá skutečnost, méně známé je už to, že Němci nějak pozapomněli odebrat výrobky, které se ve firmě hromadily, a když nebyl odbyt, mohla již firma vyrábět tajně díly pro péráka, aniž by neplnila válečný plán. Tyto díly byly v okolí firmy poschovávány různě pod slámu ve stodolách místních sedláků, a proto také mohla Jawa tak brzy po osvobození zahájit výrobu Péráka. Jeho tajné zkoušky se značkou SS během války jsou dostatečně známé, značka je umístěna v muzeu a je určitě velice cenným a ceněným exponátem.



Pak jsme postupovali dál, do období 50. let minulého století a dále, kde začala slavná éra „kejvaček“, které proslavila hned na začátku výroby nejen Jawa 250/350 jako nástupkyně Péráka a v případě 350-ky vlastně původně Ogara, ale také Jawa ČZ 175 typ 356, která asi velkou měrou přispěla k motorizaci naší země, a myslím, že nejen naší. V této sekci jsme ovšem také viděli přívěsný vozík PAV, který sice nebyl výrobkem Jawy, ale pro správnou prezentaci velikosti jeho úložného prostoru musel prý pan Hruška tu celou basu piva vypít. Úžasná oběť :-).

NA OKRAJ

Jawa 90 Trail export USA



NA OKRAJ

Jawa 350 Panelka renovace z Maďarska



Dále jsme se zastavili u „Nanuka“, tedy policejního motocyklu vyrobeného na základě Jawy 350 tap 354, i když tenkrát nebyl určen pro policii, ale pro Sbor národní bezpečnosti (SNB) alias Veřejnou bezpečnost (VB). Vzhledem k tomu, že po jeho vyřazení ze služeb VB měly být všechny kapotáže sešrotovány, je dnes originální nanuk velice ceněným veteránem.



Pak už jsme se dostali do prostoru 70. let, kde je umístěna již zmiňovaná montážní linka, a pan Hruška zavzpomínal na dobu, kdy na lince pracoval a předvedl nám i význam barevných světel umístěných nad linkou. Podobná řešení fungují u linkových provozů dodnes, ale vzpomínky pamětníka jsou vždy nenahraditelné. To už se dostáváme k typům 634, 638 a dalším, které se vlastně v Jawě vyrábějí pro určité světové trhy dodnes.



Tam samozřejmě také byl k vidění prototyp Jawy s dvouválcem boxer, který měl být vyráběn ve spolupráci se SSSR, ale z realizace sešlo. Dále pak Jawy 500 s motorem Rotax, které byly vyrobeny pro Hradní stráž, a pak se smontovalo dalších 200 kusů v Anglii.

Pak přišla 90 léta a velké společenské i hospodářské změny, zkrachoval trh SSSR a dalších států RVHP, padla železná opona a



tím i omezené dovozy západních značek, přišla privatizace a Jawa hledala další možnost popř. skulinu na trhu, kde by se mohla uplatnit. Vzhledem k dlouholeté spolupráci a dobrému jménu Jawy na trhu SSSR následně Ruska, se Jawa pokusila o spolupráci s firmou IŽ a vznikl tento prototyp, který byl vybaven motorem IŽ 350, ovšem ani jedna zúčastněná země nenalezla dost financí na zafinancování tohoto společného projektu.



Další pokus byl např. s firmou Honda (to už nám asi Honda odpustila tu pokutu, ostudu a licenci, kterou Jawě musela v 60. letech platit za automatickou spojku :-)). Tento projekt také nebyl realizován. Asi by se podobných pokusů našlo ještě víc.



Pak už jsme přešli do části muzea, kde je k vidění produkce posledních cca 30 let, kdy Jawa se dostala pod firmu Jihostroj a začala s výrobou „padesátek“ a „stopětácvacítek“ s dovoзовými motory různých značek, které vycházejí z původního nezničitelného motoru Honda.





Když byl náš trh zaplaven lacinými čínskými výrobky v těchto kubaturách a Jawy byly neprodejně, začala výroba pro Jawu nezvyklých „velkoobjemových motocyklů“ Jawa 650, nejdřív pro 21 českých pánů, pak i pro širší veřejnost, pokračovalo to typem Jawa 660 atd., ale to už si většina čtenářů určitě pamatuje.



Další teprve očekávaná výroba je Jawa 1000/1200 z vlastního vývoje. Údajně bychom se už letos mohli dočkat prvních kusů sériové výroby. No a na závěr této sekce muzea jsou vystaveny motocykly z produkce dalších firem, ale prodávané pod značkou Jawa, takže čínský podvozek s motorem 350 nebo 650 oblečený do šatiček podobných legendární Jawě 350/634, indická

Jawa 300 vyráběná pod značkou Jawa i motocykl RVM.



Poslední část muzea je věnována sportovním motocyklům, a to ve všech sportovních disciplínách, tedy motokros, enduro, plochá dráha i silniční závody ...ve všech těchto disciplínách se v předešlých letech Jawa určitě neztratila, v některých i často vládla světovým žebříčkům. Bohužel, to už je také jen sice krásná, slavná, ale nenávratná historie.



NA OKRAJ

*Jawa ČZ 175
„Svazarmovec“*



NA OKRAJ

Jawy a motorkářky



Když jsme se po více než dvouhodinové prohlídce znovu dostali až ke vstupním dveřím, požádali jsme pana Hrušku o podpisy do jeho (našich) knih, odpíchli jsme si odchoda mě ještě kamarádi donutili napsat do návštěvní knihy pár slov. S panem Hruškou jsme se rozloučili malým dárkem a poděkovali mu za jeho čas a narušení víkendu. Ještě jsme ho požádali o účast na naší společné fotografii, o níž se postarala paní Teršová.



Ovšem tím naše akce neskončila, společně jsme odjeli do Městečka (Nespeky) do Hostince Antonína Bartáka, kde jsme měli objednaný oběd. Tam jsme poseděli, a myslím, že jsme se všichni opravdu dobře najedli, jak vidíte z přiložené fotografie asi nejobednávanějšího jídla. Pak už opravdu nezbývalo nic víc, než se rozloučit a zamířit k domovům. Já a Zdeněk Prchal jsme se ještě zastavili u Libora Volka na kafi, takže jsem přijel domů asi v sedm večer.



A hodnocení??? Teď vlastně zjišťuju, že jsem se o této akci tak mohutně rozepsal, takže to už samo o sobě svědčí o tom, že akce byla moc pěkná a nechala ve mně spoustu zážitků, takže jsem mohl o nich i psát. Ale vážně, využili jsme nabídku pana Hrušky, plně jsme obsadili těch 20 míst návštěvníků, které si náš hostitel stanovil jako takový nepsaný limit, abychom ho slyšeli a



vešli se. Doufám, že všichni byli spokojeni, a pokud měl někdo nějaké výhrady, neakceptuju je a dávám natvrdo dalších 5 hvězdiček!!!



Pane Hruško díky!!!

P.S. Jo, a ještě ten řízek :-):-:-)



NÁVŠTĚVA MOTOMUZEA KŘIVOKLÁT. 16.-17.3.2024 (*****)



14. ročník této již tradiční akce našeho klubu se opět vydařil. Sešli jsme se v docela hojném počtu (viz společné foto). Sešli jsme se až ve **14. hodin**, protože v sobotu jsme byli až druhá hromadná návštěva, předběhla nás hromadná návštěva veteránistů z Dobrušky, kterých pry byl plný autobus.



Jel jsem sám, ale vezl jsem k Liborovi motor od Vlastíka Hartmana na opravu. Libor měl nachystanou svoji nově zrenovovanou sportovní verzi ČZ 150 C, a tak ji vezl ukázat ostatním kolegům. Tak jsme jeli společně, a i když jsme chvíli projížděli dost silným deštěm, dojeli jsme na čas.

Na parkovišti u muzea zase nějaké to vítání, protože jsme se třeba s některými kolegy viděli naposled před rokem, někteří tam zase kšeftovali s dílytak jako normálně. Když dorazili „Nasavrčáci“ Karel a Luboš, taky na motorkách, tak jsme se před muzeum tradičně vyfotili, a pak už jsme vešli do expozice muzea, abychom se zase věnovali diskusím o exponátech a vyslechli některé zajímavé historky majitele Jardy Antoniho, který je předsedou Automobilové-

ho Jawa klubu, a tak se dost hovorů týkalo i aut Jawa.



Když jsme se tam vypovídalia velká část naší skupiny již odjela do restaurace do Roztok, tak jsme také společně odjeli a zasedli v restauraci ke Kozlu 11° a samozřejmě pod vlajkou „vzorné čtyři“ :-)



Postupně jsme si objednávali jídlo, převážně opět medvědí tlapy, které už ale nejsou přeříznuté, to je asi nějaká inovace mistra kuchaře popř. se jedná o nějaké nové předpisy z EU. Ale jinak tato inovace neměla žádný negativní dopad na chuť jíd-



NA OKRAJ

LGBT a děti

1. U všech savců existují pouze dvě pohlaví—mužské a ženské.
2. 99,93% lidí má chromozomy XX nebo XY (všechno ostatní jsou **mutace**).
3. Být jedním pohlavím a myslet, že jsem tím druhým, je **psychická porucha**.
4. Snaha podporovat masové rozšíření psychické poruchy je **psychopatie**.



l.meňo_je_nas_sval
Když kluky nosí žáp a holky nosí vrána, kteréj hajzl sem táhá ty ostatní pohlaví?!



On je ona a ona je on. On oplodnil ji, která je teď on, ale ve skutečnosti je ona, protože pouze ona a ne on může otěhotnět.

Odtud dál to začíná být drobinek nepřehledné ->

NARODILO SE VÁM MIMINKO, PANE NOVÁK.



ZATÍM JE TO CHLAPEČEK.



Je to holčička nebo chlapeček, pane doktore?

Ještě vydržte, ono si to v patnácti řekne

Za komunistů byl nedostatek všeho. Například byla jen dvě pohlaví.

NA OKRAJ

Děti jsou radost...



**POKUD CÍTIŠ, ŽE TO BUDE
NAPÍČU DEN**



OŽER SE UŽ PŘED SNÍDANÍ

Dříve si děti uměli hrát
lépe než dnes 😞😞😞



Když jsem byl malé dítě,
nebrali mě k psychologovi...
Matka mi jednou fackou
otevřela čakru, stabilizovala
karmu a vyčistila auru...

la :-). Pak postupně někteří odjeli a my jsme si sesedli k jednomu stolu, abychom projednali aktuální otázky týkající se našich srazů, což v tomto případě se týkalo převážně Expedice Grossglockner II.



Vzhledem k tomu, že Kolega Míra Vokáč tuto cestu vzdal, přece jen po operaci to ještě asi není tak úplně všechno na 100 % a necítí se na to, takže nám zbylo jedno volné místo, ale okamžitě bylo zaplněno kolegou Michalem Žížalouvše je pod kontrolou :-)

Další diskuse se pak stočila např. na téma PAVy, jejich zařazení, možnosti připojení k motocyklům apod., ovšem vzhledem ke stoupající hladině alkoholu v krvi některých kolegů byla diskuse trochu zmatená a raději jsme ji dobrovolně ukončili :-).



Pan hoteliér a restauratér byl trochu zaskočen naším letošním zájmem o ubytování...tentokrát nás přespávalo dvanáct, takže měl trochu starosti s tím, aby nás ubytoval, ale nakonec jsme se vešli a pan vedoucí se večer dobře rozprávěl, takže zábava byla zase moc fajn. Vydrželi jsme sedět skoro do jedenácti, ale číšník provokativně chodící po lokále v bundě dával najevo, že už by rád šel domů. Tak jsem vyrovnali účty a šli zalehnout.



Ráno byla snídaně v 8 hodin, dostali jsme míchaná vajíčka, a i když nám k tomu



Zdeněk vyprávěl vtip o míchaných vajíčkách, tak je všichni bez reptání snědli a zapili čajem nebo kávičkou. Ještě jsme chvíli poseděli, ale pak se to najednou nějak všechno rozprchlo, a tak jsme tam zbyli jen já, Jirka Hájek a motorkáři. Libor vystartoval jako první, ale žádné velké horko nebylo, ještě to není úplně motorkářské počasí.



A co závěrem??? :-):-:-) zase za 5 !!!



P.S. Zapomněl jsem ještě na drobné připomínky k Občasníku, kdy někteří ženatí kolegové-čtenáři mají problém doma s tím, když jejich manželky vidí na jejich monitoru spoje oděné dívky v Občasníku a nechápou, že se jedná o motorkářský časopis, ke kterému krásné ženy patří. Pro tyto podpanťoláky budu dávat v úvodu článku informaci **18+** nebo podobnou, aby se včas připravili na lehce erotický obsah a vyhnuli se tak konfrontaci s manželkou :-)



<<<3000>>>

Předem se omlouvám, ale musím začít trochu zešíroka, jinak byste si tuto velmi významnou **13. stránku** neužili.

Mám rád humor (nevím, jestli si toho už pravidelní čtenáři všimli, ale je to tak), a tak samozřejmě i obdivuji komiky či komické dvojice, kteří disponují břitkým humorem a vládou květnatým českým (popř. slovenským) jazykem.

Z dvojic mohu jmenovat například Voskovec+Werich, Lasic+Satinský, Šimek+Grossmann, Šíp+Uhlířale já mám v oblíbě ještě jednu skvělou dvojici humoristů a hudebníků, která byla kdysi komunistickým režimem rozprášená, a to byli pánové Vodňanský+Skoumal. Kdo zná jejich inteligentní humor, tak mi určitě dá za pravdu, kdo nenajděte si jejich scénky a písničky na netu, stojí to za to.

Já jsem si ale pro svoje povídání vybral jejich analýzu pohádky Sněhurka a sedm trpaslíků (pak ještě udělali analýzu stejnojmenného filmu, která byla také naprosto excelentní :-)). V té analýze se mimo jiné autor ptá, proč bylo trpaslíků právě sedm. A sám si pak odpoví, že magické číslo sedm se vyskytuje ve všech tajných orientálních vědách, a právě proto, že jsou tajné, tak se v tom nebudeme dále pítvat!!!

No a já se tak dostávám k tajemství čísel a tak trochu tedy k numeralogii. Už jen zopakují, že se právě nacházíme na straně **č. 13**, tedy jednoznačně další tajemné číslo opředené mnoha pověstmi. A to ještě ke všemu **str.13 a číslo 87** je v součtu celkem **100**...

A do číslo **3000** v nadpisu??? Rozdělme si ho na dvě čísla, ze kterých toto číslo vzniklo prostým vynásobením. Tedy čísla **3 a 1000**.

Začneme tou **trojkou**. No přátelé....Tři oříšky pro Popelku, Tři zlaté vlasy děda Vševěda, první tři jsou dekorování při soutěžích, přísloví „**Tres faciunt collegium**“ čili Tři tvoří kolektiv, vylovená zlatá rybka vám splní vždycky tři přání, a nebo výhrůžka: „Třikrát a dost!!!“

Už ve starověkém Římě vládly tri-



umviráty (např. Crassus, Pompeius, Caesar)a tak bych mohl pokračovat. Ovšem už Jan Ámos Komenský ve své knize „**Orbis pictus**“ poukazyval na nutnost použít obrazové příklady, a tak to učiním i já, abyste pochopili výjimečnost a tajemnost čísla 3 (viz obr. vlevo dole).

A dostáváme se k **číslo 1000**. Tak tady si myslím, že opět se jedná o notoricky známé číslo, protože my, jako uživatelé desetinné soustavy, jsme na čísla končící nulou zvyklí, a deseti, sto a tisícnásobky jsou v našem praktickém životě naprosto běžné.

Jen tak na okrajobjevil jsem ale jednu nesrovnalost. Hodnotu 1000 značí v měrných jednotkách předpona „kilo“.kilometr má 1000 metrů, kilogram má 1000 gramů, kilovolt má 1000 voltů atd. A když vás kamarád požádá, abyste mu půjčili „kilo“, tak kolik mu půjčíte??? 100 Kč??? Chyba, měli byste mu půjčit 1000 Kč, protože jedna kilokoruna má 1000 korun!!! :-)



A ty **desítkové násobky**??? Tak třeba přísloví „Deset řemesel, jedenáctá bída!!!“, samozřejmě máme Desatero božích přikázání....a jak se praví v jedné písni...kterými se řídíme nebo aspoň se snažíme jimi řídit. Také byla velice známá detektivka od Agathy Christie Deset malých černoušekale teď ji nějací pitomci kvůli rasové korektnosti přejmenovali na „Nezbyl ani jediný“ a černoušky přemalovali na zeleno a udělali z nich vojáčky. Takové debily máme dnes mezi sebou. Představte si, že by měli předělat všechna literární díla, ve kterých vystupují běloši :-):-) A taky nezapomeňme, že desetkrát nic umožilo osla!!!

Pokročíme k **číslo 100**. Stokoruna bývala dloooooouhá naší nejvyšší bankovkou, (viz obr. nahoře) rychlost 100 km/hod byla dlouho považována za limitní, kterou může člověk přežít, měli jsme populární časopis 100+1 zahraničních zajímavostí, Prahu máme stovžetatu, 100 % znamená plné množství, při 100°C se vaří voda, náš kalendář máme rozdělený na století (a taky tisíciletí), Koruna má 100 haléřů, Euro má 100 centůatd..

1000tak to už jsem nakoušel v poznámce o předponě „kilo“, ovšem my to máme s těmi korunami zařízené v češtině jinak. Pokud chce kamarád půjčit 1000 Kč, tak řekne: „**Půjč mi litr!**“, což je

správně, protože litr má 1000 mililitrů :-). Máme taky Pohádky 1000 a jedné noci, maminka mi často říkala, že mám na všechno 1000 výmluv (ale to asi nebyla pravda :-).

A taky asi známe všichni starší krásnou country písničku Tisíc mil, a jako motoristé bychom měli znát legendární Škodu 1000 MB nebo známý závod Tisíc mil československých.

Takže už víme, že jsme na tajuplné stránce **č. 13**, vysvětlili jsme si jedinečnost čísel **3 a 1000** a jejich vynásobením se dostáváme k číslu: **3 x 1000 =**

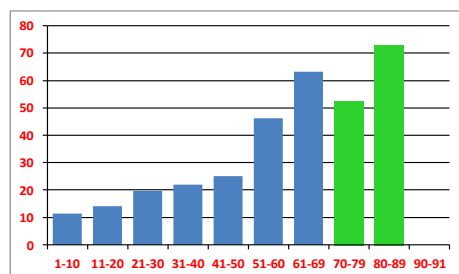
3 0 0 0

a tak je na čase, abych vám prozradil, proč jsem tomu vysvětlování věnoval takové nadlidské úsilí. Tato stránka je totiž právě **tři tisíce stránekou Čeze-tářského občasníku** v jeho více než 20-ti leté historii. Vzhledem k jedinečnému obsahu tohoto dnes internetového časopisu, který je ovšem graficky zpracován tak, aby byl dobře tisknutelný, je možno ho v abecedním pořadí nejvýznamnějších světových tiskovin zařadit mezi Bibli a Dalimilovu kroniku :-).

Ale vážně těch **3000** stránek doufám ještě o nějakou tu stovku navýším, protože stále si myslím, že je spousta různých informací, které vás mohou zajímat. A to nejen ze života našeho **klubu ČSSČ** nebo z oblasti skútrů, ale i z jiných oblastí převážně motorismu je stále dost zajímavostí a kuriozit, které nejsou často publikovány.

A k tomu pak přihodím nějaký ten vtípek nebo si „popláču“ nad neutěšenou společenskou a politickou situací u nás, kterou většina národa vnímá stejně negativně, což se projevuje i spoustou humoru a karikatur na toto téma. Prostě český národ se už od dob Švejka snaží v těžkých dobách bránit humorem.

Na závěr mého pojednání „**3000 stran**“ ...neplést s 2000 slovy!!! ještě jeden graf, který ukazuje, kolik bylo průměrně stránek v občasnících vždy po cca 10-ti číslech. Ta změna barvy z modré na zelenou je změna grafického zpracování a zmenšení velikosti písma.



Tak hezké čtení dalších stránek a to nejen v tomto čísle, ale i v dalších :-).

NA OKRAJ

Velor-X-Trike

Toto zcela nové vozidlo bylo firmou MotoScoot představeno na Brněnském Motosalonu v roce 2010 (<https://www.velor-x-trike.com/>) k 60. výročí vzniku Velorexu.



Na toto byl pozván i již 85-letý konstruktér původního Velorexu pan Mojmír Stránský, který se podepsal na přední blatník.



Pokračování na další straně

ČTENÁŘI NÁM PÍŠÍ



Od uzávěrky minulého čísla se konala různá Štědrodenní, povánoční, Silvestrovská nebo Novoroční setkání veteránů, a tak z těchto akcí poslal náš kolega **Pavel Gabriel** zase mnoho fotografií, a tak vyberu aspoň několik. Samozřejmě přidal i fotky se setkání s kolegy ve svém Harley-klubu.



Karel Vodrážka už dokončuje svého vysněného „Kalifa“ a asi koupil další sajdú.



Zbyněk Plachý poslal fotku svého regálku, kde má uložené své hračkya k tomu dopsal, že se v létě neflákal :-). (obr. vlevo). Martin Švanbera šel na to trochu vědecky a systematicky a udělal si pořádek ve své Mototechně, aby prý nekupoval zbytečně díly, které má, ale zapomněl na to. Myslím, že málokdo z nás má takový pořádek. Já tedy ne, i když se snažím:-).



A já se taky přidám se svým dopisem do redakce Občasníku. Po mnoha letech odkladů, shánění a snažení se mi povedlo dokončit Mini –Pava za mopeda.



NA OKRAJ

...pokračování

Na informaci o Mojmíru Stránském jsem si vzpomněl, když jsem chystal na následující stranu informaci o kalendáři s fotkou Velorexu. A přidávám jednu svoji vzpomínku, o které se tam také zmiňuji:

Znám se s Ivo Fajmanem, který je předsedou Velorexklubu v Blansku a také se osobně znal s panem Stránským. Ivo mě kdysi i provedl strojovnou vodní elektrárny, kde pan Stránský stavěl svoji další tříkolku z ČZ 175/477 (elektrárna mu byla v 90. letech vrácena v restitucích).

Když pak Ivo napsal o Velorexech knihu, tak jsem ho samozřejmě jako autora požádal o podpis a následně i o to, jestli by dal knihu podepsat panu Stránskému., když jsou spolu ve styku

Knihu jsem mu odeslal a čekal, kdy ji dostanu zpátky podepsanou. Dlouho se nic nedělo, a tak jsem to i Iva urgoval a on mi odepsal, že pan Stránský bohužel zemřel a že moji knihu bude muset najít. No a pak mi napsal prosebný mail:

Moji knihu našel, ale pan Stránský místo podpisu si do ni dělal různé poznámky (bylo mu 86 let) např. „Tady v té zatáčce zahynul bratr“ nebo „Tehle barák nám sebrali komunisti“ apod. A tak mě Ivo poprosil, jestli bych mu tuto knihu mohl nechat, že to je pro něj strašně moc cenné, že tam ty poznámky jsou (to jsem samozřejmě jako fanda podobných artefaktů pochopil) a že mi pošle knihu, kterou měl od něj už podepsanou dříve, ale bez těchto poznámek.

Tak jsem mu knihu samozřejmě rád nechal, já sám tuto knihu mám od pana Stránského podepsanou a jsme, myslím, spokojeni oba, on asi víc, protože díky mně získal sběratelský klenot, který by jinak neměl.

Už nevím kdo, ale před Vánoce mi přišla i tato informace, kterou jsem raději pozdržel, aby ji nikdo z vás nevyužil :-). Už se vám stalo, že se zeptáte někoho blízkého, co by si přál k Vánocům nebo k narozeninám a on (či ona) odpoví: „NIC!!!“ Tak už je k dostání za pouhých 99 Kč + poštovné!!! →

Kamarád **Jarda Zlámal** opět poslal scan aktuálního nástěnného kalendáře firmy Miata. Kalendáře na několik předcházejících let jste mohli v Občasníku vidět, myslím, před rokem. Tentokrát nejsou zobrazeny historické motocykly, ale invalidní tříkolka **Velorex**.

Nejsem znalec velorexů, ale zdá se mi, že není renovace provedena úplně správně do původních barev, ani přední blatníky mi nepřipadají úplně správně ke jvačkové. Ale jinak je renovace provedena asi precizně.

Kdysi jsem si koupil knihu o Velorexech, kterou napsal kolega Ivo Fajman z Blanska. Chtěl jsem si ji nechat podepsat od autora i od pana Mojžíra Stránského. K tomu se pojí taková zajímavá historka.....viz str. 15

Kolega **Jirka Terš** poslal informaci o silikonové brzdové kapalině, která má být o moc lepší než ta klasická.

Martin Švampera poslal kontakt na pana Bílka, který chromuje staré paraboly a podle informací i od dalších kolegů jsou prý lepší, než když byly nové. A to opravuje i paraboly poškozené, takže super.

DODO

Dronte mauricijský (*Raphus cucullatus*), také známý jako **blboun nejapný** anebo **dodo**, je vyhynulý druh nelétavého ptáka, žijícího jako endemit na ostrově Mauricius v Indickém oceánu. Tento úvod převzatý z Wikipedie jsem si vypůjčil jako úvod ke svému malému článku na téma DODO. Já jsem ovšem neměl na mysli vyhynulého ptáka, ale zcela nevyhynulý druh českého fušera.

My pamětníci si pamatujeme, že DODO se říkalo prvním tisícovkám, a pak se to tradovalo vždycky u každého nového typu škodovky a znamenalo to zkratku slovního spojení: „**Dodělej doma!!!**“

Na toto slovíčko jsem si vzpomněl hned, když jsem otevřel balíček se závěsem na PAVa určeného pro skútr Čezeta, který jsem si koupil na Aukru. Samozřejmě, že obrázek už napovídal, že kvalita nebude zrovna špičková a nebyla k tomu nabízena ani podložka pod závěs, ani spodní plech pod karoserii, ovšem vydražená cena 280 Kč byla natolik příznivá, že jsem to risknul. Prodejce nabízel 2 kusy, druhý se vydražil asi za 310 Kč, a tak se domnívám, že prodejce je i výrobcem a nebo je s výrobcem dohodnutý a prodává jeho výrobky.



Ovšem už na obrázku bylo vidět, že ten výrobce si zrovna se svářečkou moc nerozumí a že má s ní typicky antagonistické vztahy. Taky nejsem svářeč, taky jsem se svářet učil, jak s trafem, tak i CO2, taky mi to třeba hned moc nešlo, ale své pokusy jsem neprodával ani nenabízel :-), a pokud bych tak činil, aspoň bych se tu hrůzu snažil trochu přebrousit, aby hned každý nevěděl, jaký jsem mizerný svářeč. V tomto případě



to ovšem výrobci nevdá a svoje neumělé sváry dává všem na odiv včetně naprskaných okují kolem sváru a dokonce kusu přivařeného svářecího drátu. Tady opravdu je to už ostuda řemeslníka, který snad ani nedokáže posoudit, jaký výrobek vyrobil.



No dobře, za pomoci flexy svary trochu ubrousím, pokud to bude potřeba někde trochu dovařím, aby to pod lakem vypadalo aspoň jako svár a ne jako nablito ve strouze. Ale zatím jsem psal jen o krásnu, teď se ještě budu chvíli věnovat funkcčnosti.

Závěs je přimontován 4 šrouby M6 a zřejmě by asi měla být pod šroubem plechová podložka prům. 6,2, ať už dáte svrchu šroub a nebo třeba kloboukovou matici. Ale svár, který končí až těsně u otvoru pro šroub, vám to rozhodně neumožní a dát podložku pod šroub nakřivo??? pěkný hnus. Takže nezbyde, než ty sváry řádně ubrousit i kolem otvorů pro šrouby.

Kdo už závěs montoval, nebo i vy ostatní majitelé skútru Čezeta víte, že karoserie je v zádni části nad koncovým světlem mírně prohnutá do konkávního tvaru, tedy vyboulená či bombírovaná. Na tento tvar musí navazovat i závěs, který by měl toto bombírování kopírovat, a to v obou osách. Ovšem při pohledu na závěs jsem se zhroutil, neboť ten je po svaření prohnutý na zcela opačnou stranu, takže tady už flexa nepomůže, tady už pomůže jen pořádné kladivo.



A tak si myslím, že ta moje vzpomínka na doby, kdy jsme si kupovali v Mototechně DODO nebyla vůbec „mimo mísu“. Když uvážím, kolik času strávím opravou závěsu (nevím, jakou mám jako důchodce hodinovou mzdu), přidám k tomu další díly, které schází, tak se určitě dostanu na cenu, za kterou bych jinde koupil kvalitní závěs.

Jo, a ten prodejce má značku **Scarabo** a je z Plzně.

NA OKRAJ

Trochu ekologie



Představitel 147 zemí světa letěl 147 letadly na klimatickou konferenci, aby nás varovali před zbytečným nadužíváním pohonných hmot.



Můj plat je jako hybridní auto, polovina na benzín a polovina na elektřinu.. 😊👍



ŠKODA CLASSIC TOUR

Veteránskou jízdu **Škoda Classic Tour** pořádá Škoda Auto a.s. každý rok, ani nevím, kolik už let. S dcerou jsme ji absolvovali poslední rok, než jsem odešel do důchodu (2017). Když jsem se pak chtěl znovu jako důchodce přihlásit, tak jsem zjistil, že soutěž je určena jen pro zaměstnance.



Když jsme se zúčastnili, tak jsme skončili někde v poli poražených, protože za každou setinu vteřiny předčasného nebo opožděného příjezdu do časové kontroly byl jeden trestný bod. A před-

stavte si, že první tři místa obsadili němečtí manažeři na vozech vypůjčených ze škodovického muzea a každý měl jen několik trestných bodů, takže dojížděli v celá neznámém voze na setiny vteřin přesně....obdivuhodný výkon německých kolegů. Bylo to tak do očí bijící, že za rok už prý nechali vyhrát české posádky !!! :- (Jo, to je ta německá preciznost a hlavně ukázka, jak lze lehcce z Čechů udělat blbce, když má někdo moc. Ale to známe i z politiky, na úrovni firmy je to jen takový slabý odvar :- (.

Tady se vedlejší článek nezmiňuje o tom, že po skončení soutěže následuje (aspoň tenkrát následoval) bohatý raut na letišti v Ml.

Boleslavi. Když jsem se před léty zeptal souseda Bohdana Wojnara, což byl personální šéf škodovky (než ho Němci vyhodili a nahradili Němkou), proč se nemohou akce zúčastnit bývalí zaměstnanci škodovky, tak mi řekl, že najíst se musím doma :- (.

Takže to dnes vypadá asi tak, že si do auta vleze 5 lidí, jeden z nich se prokáže na startu platnou průchodkou do škodovy, po startu může vystoupit a zbytek soutěže absolvují již sami nezaměstnanci. Ovšem důchodcům-škodovákům je účast odepřena. Samozřejmě, že ten raut po skončení soutěže je příjemná tečka za příjemným dnem, ale není to asi úplně jediný důvod, proč se majitel veterána chce zúčastnit veteránské akce. A myslím, že zdaleka nejsem jediný důchodce—bývalý škodovák, který vlastní veterána a který by se akce rád zúčastnil. Když totiž člověk pracuje 40 let ve firmě, kde se vyrábějí auta, tak má k nim určitý vztah i jako důchodce.



Článek vpravo o Romanu Havelkovi—tedy o našem bývalém skútristickém kolegovi, který svou veteránskou aktivitu začínal právě s Čezetou, jsem převzal ze škodovického závodního časopisu Škoda Mobil (č. 10/203).



Roman Havelka

Vedoucí EB – Koncepční vývoj

Škoda Classic Tour se pravidelně účastníte s nejstarším vozem ve startovním poli, Tatrou 57 z roku 1934. Jak jste se k němu dostal?

Vůz zakoupili moji prarodiče v roce 1947 a od té doby je součástí rodiny. Někdy kolem roku 1978 byl odstaven do garáže, kde čekal na svoje znovuzrození až do roku 2017.

Co vše s ním bylo potřeba udělat?

Renovace byla kompletní, takzvaně do šroubku. Nový jasanový rám, kompletní mechanika, oplechování, nová skla atd. Nakonec trvala tři roky a byla prováděna na Moravě, v Holešově, lidmi, kteří ovládají několik řemesel, mají přehled, smysl pro detail a milují veterány.

Můžete o něm prozradit nějakou zajímavost?

Z technického hlediska je to na dnešní poměry velmi jednoduchý a robustní vůz. Elektrický systém je šestivoltový, řízení vpravo, je však velmi přesné – hřebenové, motor je vzduchem chlazený čtyřválcový boxer s objemem 1,1 l, čtyřrychlostní převodovka bez synchronizace, která vyžaduje specifické zacházení, tedy meziplýn a práci se spojkou, Kardanova hřídel je uložena v centrální trubce, pohon zadních kol, bubnové brzdy ovládané ocelovým lankem, které mají oproti moderním vozům velmi malou účinnost.

Jakou vůz potřebuje péči a přípravu před závodem?

Překvapivě nic zásadního, kontrola oleje, tlaku pneu, nabití baterie, očištění zapalovacích svíček, natankování a nutná psychická a fyzická příprava posádky.

Jak často se účastníte Classic Tour a co na ní máte nejradši?

Pravidelně jezdíme od roku 2020 a pokaždé se nám povedlo ujet celou trasu bez komplikací. Jedna z věcí, díky které se pokaždé rádi vracíme na startovní pole, je výborná organizace, zajímavé průjezdy výrobním závodem, trasy krásnou přírodou a nakonec příjemné setkání s lidmi, kteří mají zálibu ve stejném koníčku.

OPAKOVANÉ TESTACE HISTORICKÝCH VOZIDEL V ROCE 2024

Kamarád **Zdeněk Prchal**, předseda VCC Spořice a jinak také dlouholetý testační komisař historických vozidel mi poslal takovou „kuchařku“, co a jak se bude letos „vařit“ v oblasti testací historických vozidel a jaké změny nastaly díky nové legislativě. Může se vám to hodit.

Ahoj veteránisti,

dovoluji si Vás oslovit a informovat touto cestou o změnách v testacích historických vozidel.

Jak jistě víte, od 1.9.2023 jezdí **VŠECHNA historická vozidla na STK**. Krajské testační komise už neexistují, nahradil je Pověřený komisař (PK).

Velkou novinkou je, že se na historických vozidlech neměří emise :-). K tomu, aby v STK proběhla "kontrola na historickém vozidle", je potřeba udělat některé kroky. Zkusím Vás s nimi v tomto e-mailu seznámit.

Každé historické vozidlo (auto, moto, traktor...) absolvuje před vlastní STK kontrolu "veteránskou". Vznikne nový **Protokol o testování** (bude mít platnost 5 let). SCAN Protokolu Pověřený komisař vloží do Informačního Systému Technických Kontrol (IS TK). Pak je teprve možné absolvovat STK.

Jelikož letos bude potřeba u mnoha vozidel provést prodloužení testací, je nutné vše koordinovat.

1. Vozidlo na "zelených" číslech - Testační komisař po dohodě s majitelem pořídí aktuální foto a vytvoří nový Protokol. Předá pověřenému komisaři a ten SCAN Protokolu vloží do IS TK. Pověřený komisař v Průkaze Historického Vozidla (PHV) otiskne razítko a podepíše se. Majitel dostane nový Protokol v tištěné podobě. Následně majitel HV absolvuje sám v STK "kontrolu na historickém vozidle". Platnost je 5 let.

2. Vozidlo na "bílých číslech" - pokud majitel chce, aby na vozidle byla STK pro-

váděna "kontrola na historickém vozidle", je potřeba vytvořit Protokol a kroky podobné jako v bodě 1. Na STK jezdí majitel každé 2 roky, vytvořený Protokol má platnost 5 let (tzn. využije ho 2 a půl krát, pak se dělá nový).

Jelikož nastavený systém je náročnější na čas a koordinaci, dovoluji si Vás v předstihu s tímto seznámit.

Posuďte sami, budete-li chtít prodlužovat testaci, a dejte vědět. Budu sestavovat "pořadník", abychom vše společně zvládli. Seznamte s tímto i další veteránisty v okolí (určitě někoho neoslovím :-).

Pokud budete chtít prodloužit testaci na vozidle/vozidlech, napište mi vše do e-mailu, nejlépe i s číslem testace - je uvedené v Protokole nahoře vlevo, popř. v některých Průkazech Historického Vozidla (zelená knížečka) na zadní straně dole (zpravidla 13/xxxx).

Změna majitele historického vozidla:

Doklady i RZ jsou převoditelné, už se nemusí vracet a tvořit nové :-).

Postup převodu je třeba koordinovat.

Prosím o jedno: **NEVOLEJTE MI !!!** Vše napište do e-mailu zpsp@seznam.cz, až se mi to bude hodit, zavolám a probereme to po telefonu.

Prvotestace proběhnou v režimu individuálním - kdo budete potřebovat vozidlo otestovat poprvé, napište mi e-mail.

Veteránům ZDAR!

Zdeněk Prchal

Slunečné „zimní“ počasí vylákalo na silnici naše kolegy. Karel Vodrážka provětral třístapadesátku, Pavel Gabriel Čezetu - Vaška a kupátko - Milenku.



NA OKRAJ

VIP - Prof. Nutella



...a poslal si sekretářku pro další Nutellu



I Brusel už našel svého obecního bíbal!!



NA OKRAJ

Prodloužené ameriky



PRODLOUŽENÁ AUTA

Tak jsme tu už měli různé rarity a já bych tímto článkem rád navázal na minulé dva články o 6-ti a vícekolkách. Tam byla v mnoha případech prodloužená vozidla, která měla třeba pro zvýšení nosnosti další nápravu a kolečka navíc. Dnes se podíváme na podobně upravená vozidla, jen ta kolečka navíc tam budou chybět.

Opět jsem přemýšlel a váhal, jak tato vozidla rozdělit do kategorií a zase jsem to nakonec vzdal, protože vozidel je tolik a tak rozmanitých, že by to bylo asi na diplomovou práci. Zde na „osedlaném koníku“ bych chtěl ukázat zásady prodlouženého vozu. Jedná se o prodloužení rozvoru, tedy vzdálenosti přední a zadní nápravy. Tato úprava zvětšuje tzv. míru komfortu (pokud si to ze školy dobře pamatujete), tak je to vzdálenost od spojkového pedálu k zadní opěře sedaček. Z toho pak jednoznačně vyplývá, že u malého prodloužení dojde jen ke zvýšení komfortu posádky na zadních sedadlech v prostoru za předními sedadly, u většího prodloužení mohou v tomto místě být

umístěna třeba nouzová sedadla. Pokud je prodloužení ještě větší, mohou být montovány další řady plnohodnotných sedadel.

Já myslím, že to probere u jednotlivých případů. A teď k tomu rozčlenění. Začnu asi trochu v historii u starších automobilů, pak se podíváme zase na evropskou produkci a spíš zase na takové ty rarity malých, ale prodloužených vozů.

Podíváme se na příklady limuzín, pak tu budou ještě rarity v raritáchčili např. prodloužené sportáky, u kterých byste to nečekali, a možná, že se vám některé nebudou ani moc líbit. Nakonec se zase podíváme do období RVHP a do našich spřátelených zemí, i když některé vozy z této produkce jste už mohli v Občasníku vidět.

V rubrice „Na okraj“ naleznete další prodloužené vozy převážně z produkce USA, kde tato možnost zvyšování kapacity počtu cestujících byla asi častěji využívána díky velikosti a výkonu amerických vozů, které tuto úpravu asi lépe snášely.

Začneme u těch historických strojů, jak jsem slíbil. Většinou se asi jedná o americkou produkci, jak jsem už výše vysvětloval.



Porsche 356

Alfa Romeo 2600 Berlina Limousine...krásná limuzína pro větší rodinu.



Další podle abecedy jsou vozy **Audi** a **BMW**. U vozů BMW se všimněte, že se jedná o prodlouženou verzi se 4 dveřmi a víc prodlouženou verzi se 3 řadami sedaček a šesticí dveří.



A jsme u **Citroenů**. Tady se samozřejmě úpravci a karosárny vyřádily na malých typech, jako je 2CV a Ami, ale samozřejmě tu budou i luxusní limuzíny, které dokonce sloužily ve státních službách. Na konci jsem přidal obrázek jednoho **Peugeotu**, který je s Citroeny spřízněn.



NA OKRAJ

...pokračujeme



NA OKRAJ

...a zase pokračujeme



STAGEWAY PONTIAC 9 PASSENGER LIMOUSINE



STAGEWAY CHEVROLET 11 - 13 PASSENGER STATION WAGON COACH



Peugeot 604 Heulitz



A máme tady dalšího giganta v oblasti malých vozů, značku **FIAT**. Začneme u nejstaršího typu 600 D, pak přes legendární typ 500, pak 126 (vyráběného i v Polsku s přezdívkou „Maluch“) a skončíme u současného typu 500, coby novodobé repliky legendární pěťistovky.



NA OKRAJ

...a jedeme dál



Ultra Taurus - Immissore 53 inch, Poch



ně
ob
ko
zá
ka

NA OKRAJ

Mercedes Benz 300D

Prodloužená verze se dvěma nouzovými sedadly.



Dopracovali jsme se ke značce **Mercedes Benz**, a přestože nejsem ani trochu fanda této snobské značky, tak musím uznat, že **Mercedes Benz 600 Pullman** (zde) byl zřejmě takovým průkopníkem tohoto typu vozů v Evropě a povýšil je na úroveň vozů vyhledávaných VIP. Vzpomeňte třeba na slavnou komedii *Křídýlko nebo stehýnko*, kde v pro-



dlouženém mercedesu typ 230 Automatic absolvuje pan Dischman svoji inspekční cestu po francouzských restauracích

(dole).



Mercedes-benz 600 Pullman



Mercedes-Maybach Pullman

Další prcek, který si myslí, že musí být základem pro přestavbu na dospělé auto je **Mini** (tak je dnes známa jeho replika), ale původní název byl **Austil Morris Mini**.



Dalším v řadě je **Renault**. Podařilo se mi najít prodloužený Dauphin, R4 a 12R.



Rolls Royce a Bentleyno comment. Když je vám základní typ málo, tyto firmy vám rády vyjdou vstříc, ale počítejte s tím, že musíte doma rozbít prasátko ...ne Čezetu, ale pokladničku.



NA OKRAJ

A ještě ameriky



NA OKRAJ

No jo, ještě trochu



Podíváme se do Švédska na bývalou značku **SAAB** a na stále fungující značku **VOLVO**.



Podle abecedy mi teď vychází na vozy **USA**. Myslím, že bude nejlepší, když se tady podíváme na některé zajímavé vozy, o kterých se toho ví trochu víc, a ty ostatní vmáčknou to rubrik „Na okraj“



Cadillac-Broadmoor Skyview Station Wagon z roku 1959



Dodge Dart Limo-wagon s 8 dveřmi a nákladním motorem V10 z roku 1962



NA OKRAJ

Ano, budeme už končit



THE AMBASSADOR ROYALE LIMOUSINE

DESIGNED TO BECOME AMERICA'S #1 CUSTOM EXECUTIVE LIMOUSINE

The ROYALE is available on a 24 or 36 month lease basis or direct sale.

Also available in the V.I.P. ROYALE featuring Color TV, Stereo Tape, Dictating Unit, Center Glass Partition, Bar, Le Barre Rear & Side Windows, Custom Interior, etc.

Oldsmobile PRESIDENTIAL LIMOUSINE

Phaeton
CORP CORPORATION

119 WORLD TRADE CENTER
P.O. BOX 50202 - DALLAS, TEXAS 75208
(214) 748-6662 - TELEX 73 0366

America's Foremost Designers and Builders of Custom Automobiles, Limousines and Specialty Vehicles.



CHECKER AEROBUS

BY CHECKER MOTORS



NA OKRAJ

Rakušani I.



Ale tomu staršímu je třeba přiznat určité zásluhy o vznik legendárního „Brouka“, o kterém je tady řeč.



Ještě nám tu před dvěma speciálními rubrikami (sportovní a jiné vozy a naše oblíbené téma „Období RVHP“) zbývá podle abecedy poslední značka, a to je **VW**. Tady je vám asi jasné, že většina úprav v oblasti prodlužování vozů se týká nejslavnějšího vozu VW, tedy Brouka. Dostalo se i na vozy VW 1500 a Golf a v neposlední řadě i na další bestseller Transportér. Ale otázku dodávek si necháme na samostatný článek.



...a na další straně pokračujeme.



NA OKRAJ

Rakušani II.

A jak to bylo na frontě???
Vrchní bordelmamá SS provedla první hrubý výběr vhodných „bleskových děvčat“....



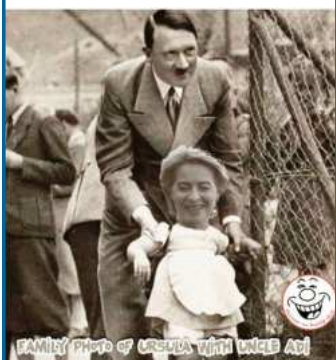
Adolf pak za pomoci alkoholu a neformálního rozhovoru oddělil zrna od plev...



... a vybraná děvčata osobně doprovodil do svého pojízdného „chambre separée“. Co se tam dělo, o tom se historie nezmiňuje...nebyla tam žádná okna.



...ale děti, ty on měl rád :-)

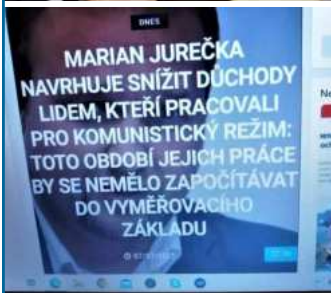


...a ještě nám chybí ty další typy kromě Brouka



NA OKRAJ

VIP - Jurečka



Na to se nedá odpovědět nic jiného, než že je to vůl !



Panebože ti ho hnali! Hnali ho a zpívali si! Ach to byla náhoda. Nakonec mu naložili pěkných par ran na záda.

Někdo je tak přesvědčen o své DOKONALOSTI, že nechtěně přehlédne, že je debil.....



A jsme u té **speciální kategorie**, která bude zahrnovat některé sportovní modely aut, které se třeba pro prodlužování podle mého názoru ani moc nehodí, nebo vznikly docela bizarní tvary aut. Dále tu budou některé neidentifikovatelné stroje.





Trvalo to dlouho, ale vydrželi jste a konečně jsme (jste) se propracovali k poslední podkapitole tohoto článku, která se týká **prodloužených automobilů z produkce RVHP**.



Jak jsem už psal, tak s některými vozy jste se už mohli seznámit v předcházejících číslech Občasníku, ale my si je tady pro úplnost raději ještě v rychlosti zopakujeme. Opakování je matka moudrosti.

Nejhezčí z nich a zřejmě asi jako jediný sériově vyráběný byl **Polski Fiat 125 p** (existoval i v provedení Combi a kabriolet), později pak následoval typ **Polonez** na shodném podvozku.

Malucha (tedy Polski Fiat 126p) jsme už měli u značky Fiat před několika stránkami.

Z NDR jsme měli kdysi v článku prodlouženého **Wartburga 353** a taky **trabanty**, ale to už spíš jako hobby auta. Ovšem většina prodloužených trabantů má větší počet náprav než 2.



Renaulta 12 alias **Dacia 1310 Maxibreak** jsme tu už také měli, takže se dostáváme k automobilům vyráběným v SSSR. Mohli jste vidět několik zajímavých prodloužených vozů **Lada** tedy **Žiguli** (viz další strana), ale těžko se hledají informace, jestli některý z těchto vozů byl vyroben ve výrobní závodě nebo se jednalo jen o jednotlivé úpravy.

NA OKRAJ

VIP - ministryně války



Z prasete dostihového koně neuděláš. Můžeš ale vycvičit nebezpečně rychlou svini.... 🐷🐷🐷



Ví o tom Řehka?



Petra Komárková @PetraKomrkov6 Sledovat

Dost mi vadí, jak se tady všichni pohoršují nad tím, že paní Černochová neumí anglicky. Je to neuctivé, antifeministické a misogynní. Největším problémem paní ministryně není neznalost angličtiny, ale to, že je úplně blbá.



NA OKRAJ

VIP.....Pe-Pa



Chtěl bych být váš takový malý český Pičonet...

Je to tu málo rozjebané. Musíme dodávat více zbraní.



Úmyslně jsem vynechal ty so-
Čajka, které byly také vyrábě-
občas i prodloužených ver-
sanitní a pohřební vozy.
de kousek místa...ale na
jich asi moc neužili a my
jeme spíš jen matně :-). A tak
zbývá??? Samozřejmě zlatý hřeb



Obdobná situace jako u Žigulíků je u značky **Volha**. Pravda ovšem je, že typ 21 čili carevna byla a je asi víc středem zájmu různých úpravců. U typu 24 je to spíš výjimka.



větší koráby silnic**ZIS, ZIL**,
ny v různých speciálních a
zích jako přehlídkové,
Možná na ně někdy zby-
našich silnicích jsme si
pamětníci si je už pamatu-
je tu otázka, co nám tu ještě
této kapitoly, a to jsou:

Prodloužené vozy československé výroby!!!

Bude asi správné, když našim vozům budeme věnovat trochu víc pozornosti. Nevím, jestli výčet bude kompletní, ale to asi nevdá. nejsme encyklopedie, jsme zábavný časopis, takže důležité bude podívat se na zajímavosti a rarity týkající se našich vozů Škoda a Tatra. Budou tady zastoupeny ty tři základní kategorie vzniku těchto vozů, a to **tovární výrobky**, „oficiální“ **přestavby** a „domácí“ **výtvary**. Myslím, že většina z vás by lehce určila, o jakou kategorii se jedná, ale raději to vždy zdůrazním.

Budeme se věnovat vozům, které známe v sériové verzi, a pak se podíváme na to jejich prodloužení. nebudeme se tedy věnovat těm karosářským kreačím z meziválečného období, které vznikaly na různých podvozcích renomovaných značek u karosářských firem.

Na začátku článku jsem psal o tom, že prodloužení vozu pro nás tady znamená zvětšení rozvoru náprav a Já hned na začátku u prvního vozu udělám výjimku. Bude to **Škoda 1200/1201**, která se vyráběla jako limuzína, kombi, pick-up a také sanitka a pohřební vůz. A právě ta dvě poslední provedení vozů byla prodloužená o 120 mm,



ale až za zadní nápravou, takže sem tak trochu patří i nepatří, ale myslím, že je to docela zajímavé. Podívejte na foto, je to markantní. Všimněte se, že sanitka má i o jedno boční okno navíc



A teď už vzhůru k těm prodlouženinám (to je krásné české slovo, se ženami to nemá nic společné, kromě toho, že nadcházející vůz bude **Škoda 1000 MB**, tedy škodovka tisícovkacož je vlastně žena, obě slova jsou ženského rodu :-))

Tak tedy Š 1000 MB ve dvou prodloužených provedeních. Obě varianty vznikly až dlouho po ukončení výroby základního modelu, takže to jsou výtvoři šikovných českých ručiček.



Na tomto vozidle je asi nejzajímavější to, že bylo (nebo ještě je) skutečně přihlášeno na černých číslech. O té kratší tisícovce (nahore vlevo) jsem nic nezjistil. Po typu Škoda 1000 MB následovala **Škoda 100/110**. Taky bychom tu něco zajímavého asi našli. Podívejte!!!



V tomto případě je už ten výsledek snahy domácího kutila trochu horší, finiš karoserie veškerý žádný, SPZ také není, takže je to hodně práce a téměř nepoužitelný výsledek, protože dnes vyjet s autem bez schválení technické způsobilosti (STK, SPZ, pojištění ...) to je dost velké riziko.

Dalším vývojovým stupněm škodovek byly **Škoda 105/120/130**, tedy typová řada 742/743. nejdříve se podíváme na jednu „užovku“, a pak na vůz **Škoda 130** (už v provedení M) profesionálně upravený dovozcem v Anglii. Myslím, že je to moc pohledné autíčko:

NA OKRAJ

Pe-Pa vždy ve střežu

Už v roce 1973 měl malý pionýr Péta nejraději BASTU!



„Velký vliv na mé pozdější názory mělo léto roku 1968. Tehdy byli u nás na návštěvě přátelé ze Sovětského svazu, právě na kontrastu mezi nimi na jedné straně a protisovětskými náladami na druhé mi otec srozumitelně k věku vysvětlil podstatu situace. Bylo to účinnější než cokoli jiného a také trvalejší. Posměch ve škole ze strany spolužáků pro mou obhajobu našich přátel mne v názoru pouze utvrdil.“

Petr Pavel (vlastnoruční životopis, 1987)



Prezident ČR Petr Pavel preberá vyznamenanie od generálneho tajomníka NATO Jensa Stoltenberga za príkladný boj proti ruskému boľševizmu 😊...aha, sorry, bibá fotka 😊, táto je z mladosti, na tejto preberá vyznamenanie za príkladný boj proti americkému imperializmu... 😊😊



Čo bolo, to bolo.



Terazky som prezidentom.

NA OKRAJ

Seniorky

81+



Babičko, co jsi udělala s penězi?
které jsme ti dali na zubní protézy?



Výborne dámy!
Ide Vám to
fantasticky!
A teraz ešte
zrýchlime...



Sestřičko a po
smrti, bude ještě
nějaký sex??



To nevím. To bude
záležet na Vašem
patologovi!!



Poslední škodovkou této modelové řady v našem přehledu prodlouženin, bude zase jedna špičkově upravená stovdavicíka z domácí produkce. Jak vidíte podle oblečení řidiče, použití tohoto výjimečného automobilu vyžaduje zřejmě i přísný „dress code“ :-).



Snad se na mě nebudete zlobit, když překročím hranice existence RVHP a trochu se přehoupnu do 90. let. Pokud bych to neudělal, přišly byste o dva zajímavé vozy a dokonce o informaci o jedné české značce automobilů, která měla tak trochu jepičí život.

A rovnou s ní začneme. Vůz **Škoda Felicia** z 90. let, jako nástupce Favoritu vám asi představovat nemusím. Určitě se pamatujete i na Pick-upy odvozené od tohoto typu. Sportovci si určitě vzpomenou na závody, které se s upravenými pick-upy jezdily, veteránisté vzpomínají na nezapomenutelný pick-up FUN, který je dnes velice ceněný, znalci značky Škoda si vzpomenou na pick-up s pozměněnou přední maskou a s logy VW, prodával jako VW Caddy.

Ovšem v Česane se také objevil žlutý pick-up ženým rozvozem a tedy i chou, který si prý vyrobili tlakových lahví k autogenu.



(Vývojové oddělení Škoda) (se zkušební RZ) s prodlouženou ložnou plochou pracovníci dílny pro převoz. Začalo se uvažovat samozřejmě i o jeho výrobě, ovšem takováto konstrukčně a výrobně odlišná provedení karosérií se moc nehodí do sériové výroby. I vnik a výroba FUNa byl vlastně zázrak, že se do výroby prosadil, ale ta prodloužená verze by ani nikam nepasovala na výrobní linky, to by vyžadovalo velké, časově náročné a hlavně drahé zásahy do výrobního zařízení.

Tato verze však oslovila podnikatele Jaroslava Jelínka (bývalého závodníka na škodovkách), který je vlastníkem značkového servisu Škoda pod jménem Laureta a tuto značku použil i pro výrobu této prodloužené verze pick-upu Škoda Felicia. Původní pick-up získal i různé laminátové nástavby, takže se jednalo o docela zajímavé vozy, které jsou dnes už také velikými raritami a horko těžko budete nějaký shánět.



Na té společné fotce jasně vidíte, jak se klasický pick-up (zde v provedení FUN) zdá oproti vozům Laureta krátký. Zapomněl jsem na to hlavní....prodloužení rozvoru bylo o **600 mm**. V roce 1998 –2001 bylo vyrobeno asi 200 kusů. Výroba skončila s výrobou Felicie.

Jako poslední prodlouženou škodovku tu máme zase jednu raritu, a to je prodloužená **Škoda Octavia I**. Jedná se sice o úpravu provedenou přímo ve firmě Škoda, avšak ne o sériovou výrobu. Bylo vyrobeno pouze 5 vozů a hlavním odběratelem byl tehdejší premiér Miloš Zeman. Octavia byla prodloužena za B-sloupkem o 80 mm, takže se zvětšila míra komfortu, tedy zvětšení prostoru před zadním sedadlem. Tam, jak mnozí jistě víte, nebylo u tohoto typu vozu zrovna moc místa.

NA OKRAJ

18+

Letní čas

POZOR !!! NEZAPOMĚŇTE PŘEHODIT ZIMNÍ ZA LETNÍ... 😂



Pozor ,připravte se na změnu z letního času na zimní ❄️ Kdo bude souložit mezi druhou a třetí 😂😂😂 ,skončí dříve, než začne 😂

Zítřka se mění čas!



Zimní Letní



Přechod na letní čas mi fakt dělá problémy. Předtím se mi postavil ráno doma, a teď až v autobusu... 😂😂😂

POZOR VAROVÁNÍ O VÍKENDU SE



změna času ze zimního na letní 😂👉👈🌞

NA OKRAJ

Škoda Auto

Právě před 100 lety, tedy 15. prosince 1923, byla zaregistrována dnes již slavná ochranná známka okřídleného šípů. Od přelomu let 1925/26 logo používá i mladoboleslavská automobilka. Jeho původ je opředen tajemstvím, ale jako nejpravděpodobnější se jeví názor, že šíp vyjadřuje pokrok a směřování do budoucnosti. Někdy se tvrdí, že autorem nápadu (stylizovaná hlava Indiána s čelenkou) byl obchodní ředitel společnosti Škoda Plzeň. Co je však jisté, je doba, od kdy je symbol šípů používán. Nápis Škoda s vavřínovým věncem na automobilech nahrazuje od poloviny 30. let. A přestože se od té doby logo dále vyvíjelo, v původní podobě jej i dnes můžeme nalézt na originálních náhradních dílech Škoda.



A na úplný závěr nejen produkce ČSSR či ČR nebo RVHP, ale na závěr celého článku nám tu zbyla značka Tatra, u které si pamětníci a znalci pamatují, že také pro potřeby nejvyšších státních orgánů byla vyráběna prodloužená verze **Tatry 613** nazvaná **Long**. Důvod vzniku je obdobný, jako u výše uvedené Octávie, ale s tím rozdílem, že prodloužení bylo o 150 mm a zatímco u Octávie byl rozšířen sloupek B, tak u Tatry byl prodlouženy zadní dveře.

Během procesu schvalování výroby se vůz nazýval **Tatra 613 Presidium**, avšak při uvedení do výroby dostal celkem obyčejný název **Tatra 613 Speciál**. Jeho výroba začala zřejmě v roce 1978, ale jak říkal jeden můj kolega z technického rozvoje škodovky: „Každý porod je těžký“, takže i náběh výroby byl zřejmě pozvolný.

P.S. Jako tehdejší student ČVUT automobilového oboru, který měl to štěstí, že byl vyučován i pracovníky ÚVMV (Ústav pro výzkum motorových vozidel) a mohl se zúčastnit i některých zkoušek vozidel prováděných tenkrát na silnici u Štěchovic, jsem i se svými spolužáky (bylo nás 7) byl přítomen zkouškám Tatry 613 Long, která byla dokonce vybavena prototypem klimatizace. Ta byla tenkrát hlavním důvodem prováděných zkoušek.

Ovšem stala se taková nemilá věc. Náš vyučující pracovník ÚVMV, který s Tatrou přijel, nechal vypnutý motor a zapnutou klimatizaci a vyprávěl nám o tom, co a jak budeme na klimatizaci zkoušet (měřili se třeba tlakové poměry v karosérii, samozřejmě teplota atd.). A když domluvil, zjistil, že se vybil akumulátor a my jsme ho museli roztlačit. Určitě jsem byl jedním z prvních lidí, kteří roztlačovali Tatra 613 Long :-):-:-)



(Autor článku druhý zleva :-)-:-) pozn. red.)



Vlevo Tatra 613 Long s novými nárazníky, vpravo standardní T 613

Už jsem si myslel, že tato Tatra bude poslední v mém článku, ale pak jsem si uvědomil, že bych Tatra ošidil o jeden její prodloužený vůz a vás o jednu další českou raritu. Jednalo se o sanitku, označená byla **Tatra 613 SV** a já zde použiju kousek článku z internetu, abych vám přiblížil, že „šestsetřináctka“ nebyla po prodloužení žádný drobeček.



Auto stálo na rozvoru náprav o délce 3520 milimetrů, což je o dobrých **540 milimetrů** více než v sériové specifikaci. Narostla tím pádem také délka, a to na 5330 milimetrů. Pohonná jednotka byla, i přes nutnost manipulovat s nosítky, stále uložena vzadu. Toto řešení znamenalo nemalé komplikace, hranu mezi vozovkou a prostorem pro pacienta se ale nakonec povedlo snížit na 915 milimetrů. Onen motor byl mimochodem 3.5 litrový osmiválec o výkonu 167 koní, který v kombinaci s manuální čtyřstupňovou převodovkou a celkovou hmotností 2660 kilogramů dokázal sanitu rozjet až na 150 km/h.

Jak jsem se dočetl v jiném článku, tak rychlost byla uváděna 170 km/hod., ale podle informací od řidičů těchto vozů se sanita prý nechala rozjet až na 210 km/hod. !!!!

NA OKRAJ

Před a po renovaci



NE PRODLOUŽIT....ROZŠÍŘIT!!! (ŠKODA 742 OFICIÁL)

Asi jste poznali, že jsem použil notoricky známé zvolání pana Wericha coby krále z pohádky „Byl jednou jeden král“, kde zvolal: **Ne sůúúú! ...KORENÍ!!!!** A propos....znáte ten vtip, jak manžel píše z lázní manželce telegram: „**Prodloužili mi to. Stop. Posli mi 5 000 Kč. Stop**“a manželka odpoví také telegramem: „**Posílám 10 000 Kč. Stop. Když ti to prodloužili, ať ti to i rozšíří!!! Stop.**“ A tento celý obsáhlý a vtipný úvod je tu proto, abych zde uvedl, jak jste jistě pochopili, automobil ne prodloužený, ale rozšířený, což je docela světová rarita. Možná by článek patřil do „střípků z RVHP“, ale sem se teď zrovna hodí. Takže si to zapakujeme: Jedná se o přestavbu automobilu **Škoda 742** na luxusnější a prostornější verzi pro VIP nazvanou **OFICIÁL**.



stupně padaly všechny naděje a šance na výrobu. Snad jediné, co v BAZ opravdu fungovalo a snažilo se bojovat s větrnými mlýny, bylo vývojové oddělení, které na počátku osmdesátých let dostalo na základě požadavku nadřízeného ministerstva zajímavý úkol.

Cílem bylo zpracovat návrh a postavit funkční vzorek automobilu, který by mohl postupně nahradit služební vůz vhodný k přepravě nižších státních funkcionářů. Ti se do té doby vozili převážně ve Volhách 24, případně ještě starších Tatrách 603, jenže obě auta měla poměrně daleko k tomu, co bychom mohli nazvat hospodárným provozem.

Ruská Volha se svým čtyřválcem o objemu necelých 2,5 litru brala podle způsobu jízdy od deset do čtrnácti litrů a Tatra na tom nebyla o nic lépe, a to bylo zkrátka

Měla to být náhrada užrané Volhy 24, ve skutečnosti však byla Škoda Oficiál spíše zoufalá snaha továrny BAZ vyrábět v podmínkách reálného socialismu alespoň nějaký vlastní osobní automobil.

Pamětníkům asi není nutné nějak zvlášť zdůrazňovat, že pod zkratkou BAZ se ukrývají někdejší Bratislavské Automobilové Závody. Tato automobilka oficiálně vznikla 1. července 1971 na základě rozhodnutí ministerstva hutnictví, strojírenství a elektrotechniky č. 19/1971, přičemž její prostory v Děvínské Nové Vsi stojící na okraji Bratislavy jsou dnes součástí tamní pobočky koncernu Volkswagen.

První dekáda státního podniku připomínala bezcílné bloudění, a i kvůli sérii nekoncepčních rozhodnutí tehdejší vlády po-





přilíš. Jenže co dělat, když nemáte k dispozici prostředky na vývoj zcela nového vozu a musíte si poradit pouze s tím, co je v regálech mladoboleslavské centrály? Řešení bylo docela zajímavé.

Bratislavští konstruktéři vzali karoserii automobilu **Š 742**, přesněji Škody 120, rozšířili ji v podélném směru a rozšířili o **120 mm**. Některé zdroje odvolávající se

na fotografie a měření tvrdí, že to bylo dokonce o **200 mm**.

K výrobě oken použili vždy dva kusy předního a zadního okna, zatímco u zbytku auta, tedy na podlaze, střeše i obou kapotách jednoduše použili pruh plechu o příslušné šířce. Na voze, který dostal jméno **Oficiál**, se objevila kompletně nová mohutná přední mřížka vyrobená z černého plastu se čtyřmi kruhovými světlomety a hranaté nárazníky ze stejného materiálu.

Co se výrazně změnilo, byla koncepce. Místo techniky vše vzadu měl **Oficiál** pohonnou jednotku vpředu a poháněná kola zadní nápravy. Právě přední náprava se kvůli uvedené změně posunula celá dopředu o deset centimetrů, čímž došlo k prodloužení rozvoru na rovných 2500 milimetrů.

Místo původní dvanáctistovky se pod přední kapotou objevil čtyřválec **Š 776.14** z dodávky **TAZ 1500**, tedy jen lehce přepracovaná patnáctistovka z letité dodávky **Škoda 1203**, vyráběné v Trnavě. Kapalinou chlazený zážehový agregát měl dvouventilové rozvody OHV, zdvihový objem **1433 cm³** a při kompresním poměru 8,7:1 produkoval skromný maximální výkon **42 kW**, tedy **57 koní** při 4500 otáčkách za minutu.

Nejvyšší točivý moment vrcholil hod-

notou **105 Nm** při 3000 otáčkách za minutu a přenos síly na zadní kola zajišťovala čtyřstupňová manuální převodovka. Také spojka, spojovací hřídel a diferenciál pocházely ze Škody 1203.

Moc rádi bychom vám poskytli alespoň částečné údaje o dynamických parametrech auta, potíže je ale v tom, že ty se nedochovaly, přesněji řečeno, netušíme, jestli byla Škoda **Oficiál** podrobena nějakému přesnějšímu měření. Některé prameny uvádějí výslednou hmotnost **950 kg** a maximální rychlost **140 kilometrů v hodině**, ty jsou ale bez záruky.

Co naopak víme spolehlivě, je to, že se **Škoda 742 Oficiál** nikdy nedostala ani do malosériové výroby. Dobové informace chválí její prostorný interiér, a dokonce i velký zavazadlový prostor přístupný širokým ale velmi krátkým víkem. Tím však pokus o návrh a případnou produkci luxusní bratislavské škodovky končí.



NA OKRAJ



Tak jsem se posledními stránkami toho článku o prodloužených či rozšířených vozech tematicky dostal až k naší oblíbené kapitole „**Střípky z historie RVHP**“, která začíná na následující straně. Takže sem dolů najdu ještě nějaký vhodný obrázek, a pak už můžeme v klidu pokračovat k dalším zajímavostem ze země bývalé RVHP



STŘÍPKY Z HISTORIE RVHP

GAGARINOVO AUTO

Letos **12. dubna** uplyne už **63 let** od okamžiku, kdy vzlétl první člověk do kosmu. A když jsme o vánocích v „Pelíškách“ zase mohli vidět „Gagarinova bratra“ :-), tak jsem si řekl, že se podíváme na „**Gagarinovo auto**“, protože možná někteří ani nevíte, jaké auto Gagarin měl a jaká zajímavost je s tím spojená. Nejdřív ale pár informací pro ty mladší čtenáře, aby věděli, o kom je řeč.

Jurij Alexejevič Gagarin byl sovětský kosmonaut, první člověk, který vzlétl do vesmíru. Ke svému kosmickému letu odstartoval **12. dubna 1961** v lodi Vostok 1 z kosmodromu Bajkonur. Obletěl Zemi a po 108 či 106 min. přistál. Datum narození: **9. března 1934**, Klušino, Rusko, úmrtí: **27. března 1968**, Novoselovo, Rusko. Gagarin měl dvě dcery, Jelenu a Galinu.

Gagarin byl první člověk, který se dostal nad atmosféru naší Země a který se šťastně vrátil zpět. Jen málo se ale hovoří o tom, že byl i nadšený řidič.

Dodnes nejsou o Gagarinovi v Rusku odtajněny úplně všechny informace a velmi často už přes půl století kolují o tomto prvním kosmonautovi ve vesmíru různé nepravdivé, nebo i záměrně upravené historky.

Jednou z nich je i sportovní automobil **Matra - Bonnet Jet VS**, který Gagarin obdržel darem při své návštěvě Francie v roce **1965**. Gagarin jej vlastnil až do své smrti, přičemž poté byl vůz vystaven ve Vesmírném městečku, než jej odkoupil soukromý sběratel. Poté se ovšem ztratil neznámo kam, a také proto se s tímto vozem pojí velký omyl, který byl teprve nyní řádně objasněn.

ovšem dobovou technikou. Veškeré fotografie jsou tedy černobílé a až během následujících let došlo u několika z nich k dodatečnému vybarvení. Kupé se na nejslavnější fotce dočkalo blankytně modrého laku (možná omylem, možná záměrně) a všichni si tedy mysleli, že to je skutečná barva auta. Realita je ale jiná.

Fotograf z lotyšské Rigy Mike Motorov tvrdí, že vůz byl vyroben v platinově šedé barvě, která jej navíc zdobí dodnes. Vůz totiž dokázal po složitém hledání najít v garáži jeho současného majitele, kterým je lotyšský sběratel. Motorov se navíc rozhodl zkontaktovat lidi, kteří pro Matru pracovali, stejně jako mnohé kluby. A dostal odpověď, dle které vůz s podvozkem č. 10146, tedy ten Gagarinův, dostal kromě černého interiéru do vínku také odstín Gris Platiné Irisé. Tedy skutečně duhově platinově šedou barvu.

Motorov tak rovnou i vyrukoval s jím přebarvenou fotografií, která uvádí věci na pravou míru. Zároveň ale přiznává, že je již unaven boji s větrnými mlýny, neboť jakkoliv informaci poprvé poslal do světa již před třemi lety, na internetu stále kolují snímky modrého vozu.



EXPORTATION de produits non soumis à des TAXES INTÉRIEURES	
NOM DU PROPRIÉTAIRE: GAGARINE, YURIY ALEXANDROVICH 147 RUE SAINT PIERRE 16	
NOM DU VEHICULE: MATRA SPORTS 147 RUE SAINT PIERRE 16	
MARQUE: MATRA (GAGARINE) JOURNAL CAPITAL MOSCOU	
NOM DU PROPRIÉTAIRE: GAGARINE, YURIY ALEXANDROVICH 147 RUE SAINT PIERRE 16	
NOM DU VEHICULE: MATRA SPORTS 147 RUE SAINT PIERRE 16	
MARQUE: MATRA (GAGARINE) JOURNAL CAPITAL MOSCOU	
NOM DU PROPRIÉTAIRE: GAGARINE, YURIY ALEXANDROVICH 147 RUE SAINT PIERRE 16	
NOM DU VEHICULE: MATRA SPORTS 147 RUE SAINT PIERRE 16	
MARQUE: MATRA (GAGARINE) JOURNAL CAPITAL MOSCOU	



S vozem byl Gagarin mnohokrát zvětšen, dokonce i na Rudém náměstí,

Jawy a ČZ v SSSR



г. Сегежа



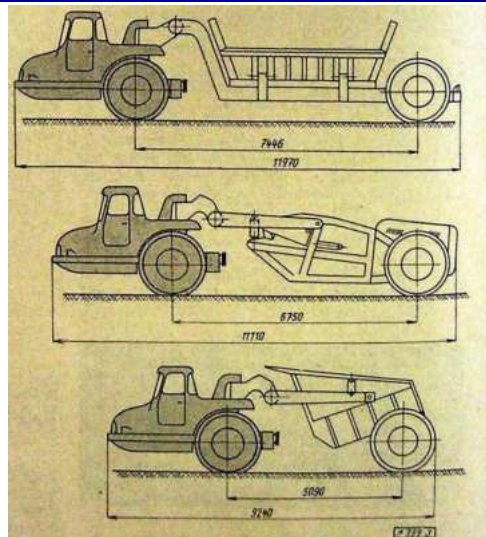
TAHAČE T 180 A T 180A

Nejsme velká země, nebyly tu u nás desítky automobilových firem (možná v předválečném období), a tak vzhledem k tomu, že se od svého útlého mládí zajímám o motorismus a zhruba od roku 1965 pravidelně odeírám některé naše motoristické časopisy, tak mě vždy překvapí, když narazím na nějaké vozidlo, o kterém jsem neslyšel nebo mi možná vypadlo z paměti. To se stalo i nedávno, když jsem narazil na článek o tahačích T 180 a T 180A. Možné že ani vy o tomto zajímavém stroji moc nevíte.



Kloubový tahač

Ve VUSK Brno začala vznikat zcela nová koncepce kloubového tahače (označení T 180A), se středově uloženým motorem T 928, kabinou řidiče vlevo od motoru a nádržími paliva a hydrauliky vpravo od motoru. Výkon motoru byl přenášen přes sériovou spojku Tatra 138 a hydrodynamickou spojku vlastní konstrukce na sériovou převodovku Tatra 138 (později 148), z ní na dvoustupňovou redukční skříň vlastní výroby STA a pevnou nápravu konstrukce VUSK s gleasonovým kuželovým soukolím vlastní konstrukce a planetovým převodem v náboji disku. Brzdy (unikátní konstrukce) byly jako suché vícelamelové velkého průměru uloženy přímo do disku pojezdových kol – lamely byly přitlačovány tlakovým vzduchem přes pryžovou plochu membránu. Řízení soupravy bylo řešeno regulačním čerpadlem s oboustranně kyvnou deskou (výrobek ZTS Dubnica) – již tehdy ve spolupráci se SAUER SRN, poháněným přes hardy spojku od předního konce klikové hřídele motoru – ovládání desky bylo vyřešeno hřebenovým řízením automobilového typu.



Design kabiny a kapotáže řešil „dvorní“ designer Tatry – autor designu T 603 i T 138. Bohužel – zaoblené tvary byly pro malosériovou výrobu mimořádně výrobně drahé, a proto STA řešil následně již vlastními silami nově, hranaté a výrobně jednodušší provedení. Současné s vývojem tahače v letech 1959–1963 byl ve VUSK Brno, již ve spolupráci se STA, řešen vývoj dempru D 10. Prototyp soupravy T 180A-D10 vyjel ještě ze bran „starého“ závodu STA Nové Město nad Metují k 01.05.1963 – viz foto č. 1. Fotografie p. Kolomého (z článku Československé stroje pod lupou, poznámka), zobrazující skrejpr a terénní vůz s bočním vyklápěním (viz další strana) zobrazují zřejmě funkční vzorky, vzniklé z funkčního vzorku T 180A a ještě původních návěsů z éry 1957 ve VUSK Brno.



Výroba souprav tahač-dempr probíhala ve STA až do r. 1988. Celkem bylo vyrobeno přes 5 500 souprav, provozovaných kromě tuzemska i v dalších desítkách zemí světa. Výrobek byl postupně zdokonalován a od provedení vlastního designu (současné se zvýšením výkonu motoru T



NA OKRAJ

Záporožec 4x4

Pokusy proměnit „Záporožce“ v SUV se nezastavily už mnoho let. A to je pochopitelné: mnoho lidí ví, že i standardní vůz má díky nízké hmotnosti a dobře zatíženým hnacím kolům (motor je vzadu!) velmi dobrou průchodnost terénem. Ale vždycky se dá něco změnit.



Více: To je přesně to, co udělali s tímto konkrétním případem. Kdysi to byl nejběžnější a velmi příjemně vypadající ZAZ-968M, ale pak se dostal do rukou milovníka terénních jízd, který se rozhodl udělat pár úprav. V první řadě byla přidána široká terénní kola s výrazným desénem. K tomu jsem musel dokonce odříznout podběhy kol, říká majitel, protože odpružení nebylo zvednuté, takže zůstalo téměř standardní.



Přibyly další ryze off-roadové atributy: ocelový přední nárazník, ochrana spodku, přidavné střešní osvětlení a měkké nástavce podběhů kol.



portoval do bývalého SSSR. V r. 1988 stroj již bohužel technicky zastaral a nestačil konkurenci – především v podobě Volva. Byl zpracován projekt nového typu s automatickou převodovkou, současně byla snaha o spolupráci s Volvem, ale to je již jiná kapitola.

Zdroj: Zaměstnanec bývalého Stavostroje, Ing. Jan Langer



Tohle auto, teda vlastně jednoosý traktor sice využíval některé součásti z T138, ale byl to výrobek Stavostroje. Traktor vznikl v roce 1963 a tehdy měl označení T 180 A (příčmež to písmeno "T" neoznačovalo Tatru, ale traktor). Na tomhle obrázku je však traktor z roku 1967 a ten měl označení T 183. Byly k němu vyvinuté (už ve verzi T 108 A) celkem tři připojovací návěsy. Tento na obrázku je sklápěcí dumper a měl označení D-10. Další byl scraper (S-10) a poslední třetí byla výsypná korba, která mohla sklápět do boků. Měla označení TV-10. V roce 1972 se začal vyrábět modernizovaný Stavostroj T200 a o něco později pak ještě ZTS-Stavostroj T250. Tohle je předcházející typ T 180 A, také v soustavě s dumperem D -10. Tohle původní vozidlo se ještě jakž-takž podobalo Tatře 138. Zatímco T183 na titulní fotce vypadá spíš jak Pragovácka S5T po zásahu šíleného vědce.

Zdroj: Oldřich Kovář

928) někdy v r. 1966 přeznačen na T 200. V 80. letech byl např. zaveden pneumatický posilovač spojky, posilovač řazení, pneumatiky původně sovětské proveniencie o rozměru 21×28 byly pro určité trhy nahrazovány pneumatikami Goodear 26,5×29, stroj byl opatřen centrálním mazáním, do tropů byla dodávána dvojitá střeška atp.



Souběžně byl zdokonalován i dempr s novým označením D10.1. Největší koncentrace souprav byla v Rumunsku (řádově 600 strojů), Číně, Egyptě, Maďarsku, Brazílii atd. Pro zajímavost – bylo vyrobeno 40 souprav pro Chile a dodávka před expedicí stopnuta pro revoluci v Chile. STA přitom nikdy neex-

Takové Volhy - carevny nejsou k vidění každý den. Zajímavé místo pro rezervu :-)



ET-600, PRVNÍ SOVĚTSKÝ VŮZ S POHONEM PŘEDNÍCH KOL

Dodávky z produkce RVHP jsme tu už měli, a pokud jste článek četli, tak víte, že tam byli dodávky s předním i zadním pohonem. V mnoha případech využívaly dodávky upravené podvozky sériových osobních vozů, takže i schéma pohonu bylo dědičtím po předchůdci. Dodávky z bývalého SSSR dědily podvozky z Pobědy, Volhy, popř. ZILu, takže jednoznačně klasický způsob pohonu, motor vpředu, pohon na zadní kola.

V roce 1968 přišla další novinka. **ET-600, první sovětský vůz s pohonem předních kol.**



První tuzemská předokolka v SSSR? Nejedná se o VAZ-2108 nebo dokonce o jednopohonový LuAZ z prvních šarží, ale o málo známý malosériový nákladní automobil estonské výroby ET-600.



Na přelomu šedesátých let se v SSSR zabývali problémem nedostatku lehkého nákladního automobilu pro spotřebitelské společnosti. GAZ a ZIL byly velké a drahé, osobní dodávka MZMA-400 byla prostě drahá a UAZů byl nedostatek, takže Roman Bertelov, vedoucí výrobního a technického oddělení autoskladu Estonské republikové unie spotřebitelských společností (ERSPO), předložil myšlenku vytvoření automobilu schopného přepravit 500-600 kg.

Projekt byl schválen a již v roce 1965 byl v autosalonu ERSPO vyroben nákladní automobil ET-500, kde číslo 500 je nosnost v kilogramech. Hlavním rysem modelu je pohon předních kol, a protože vůz měl fungovat pouze na asfaltových silnicích, masivní rám a zesílené jednotky byly považovány za zbytečné.

O rok později vznikla vylepšená verze vozu ET-

600. Motor ze Zaporožce ZAZ-966A byl umístěn pod dvoudveřovou dvojitou sklolaminátovou kabinou. Pro přístup k motoru bylo nutné odšroubovat dva šrouby a naklonit kabinu dopředu. Po odšroubování dalších dvou bylo možné je zcela odstranit. Bylo ale možno měřit hladinu oleje a doplnit jej ze strany karoserie přes speciální poklop.

Karoserii, jejíž rozměry byly 2340 × 1370 mm, tvořila dřevěná podlaha a lisované kovové bočnice. Počítalo se s instalací konvenční (2,9 m³) a dokonce i izotermické nástavby.

Základem návrhu byl rám z pravoúhlých trubek. Pohonná jednotka pomocí kyvných nápravových hřídelí a synchronních kardanových kloubů uvádí do pohybu přední kola. Převodka řízení, brzdy a kola byly společné s Moskvičem 408. Přední odpružení je nezávislémi pružinami původní konstrukce: z důvodu uložení nápravových hřídelů byly opěny nikoli na spodním rameni, ale na horním. Zadní náprava je tuhá na poloeliptických listových perech.

Pohotovostní hmotnost kompaktního nákladního automobilu ET-600 o délce 3,63 metru byla 746 kg, respektive celková hmotnost 1346 kg s nákladem 600 kg. Přitom rozložení hmotnosti naloženého vozu bylo téměř dokonalé. Spotřeba paliva mimo město byla 5,7 litru, ve městě - 9,5 litru na sto kilometrů. Motor Melitopol MeMZ zrychlil vůz na 84 km/h a poloměr otáčení nebyl větší než pět metrů.



Během testů urazil ET-600 více než 20 tisíc kilometrů jak v Moskvě, tak podél krymských zátok. Testeři konstatovali kompaktní velikost vozu, jeho dobrou manévrovatelnost, vynikající viditelnost a pohodlnou polohu při řízení. Vlastnosti pro brzdění, překonávání stoupání vyhovely předpisům GOST. Provoz byl doporučován výhradně po zpevněných komunikacích, s čímž se však původně počítalo.



Od roku 1967 do roku 1970 byly v motorovém depu vyrobeny čtyři desítky nákladních vozů, které ERPO využívalo k rozvozu zboží do obchodů republiky. Vůz byl odhadnut na zhruba 2000 rublů (pro srovnání, Moskvič stál pět



tisíc) a při velkosériové výrobě mohla cena klesnout i na 1300 rublů, jak uvedli tvůrci.

Masový charakter se však nekonal: negativně k tomu „pomohl“ dovoz Multicarů, který pocházel z NDR. A již v roce 1967 začala v Lucku výroba prvního tuzemského sériového vozu s pohonem předních kol, lehkého SUV ZAZ-969V, který byl prakticky zbaven pohonu všech kol kvůli nedostatku převodovek zadní nápravy. V roce 1971 získalo terénní vozidlo Luck svůj pohon všech kol a teprve v roce 1984 debutoval první hromadný osobní automobil s pohonem předních kol - VAZ-2108 Sputnik, u nás známý pod názvem Samara.

Ještě tu máme nějaké aktuality z bývalých zemí RVHP. Na prvních dvou fotkách vidíte těžkou práci ruských řidiček nákladních vozů Kamaz. Možná by jejich těžké podmínky provozu na rozbahněných silnicích lépe vyhovovaly speciálně upraveným nákladňákům značky Tatra.....na obrázku je takto upravený autobus Tatra pro nejtěžší provoz.



Staré dobré volhy, jak starší carevna (typ 21) tak i novější typ 24, stále dobře slouží v různých částech světa, a jak je vidět, nějaké váhové limity jejich zatížení řidiče moc netrápí.



NA OKRAJ

Škoda 200 RS - 50 let

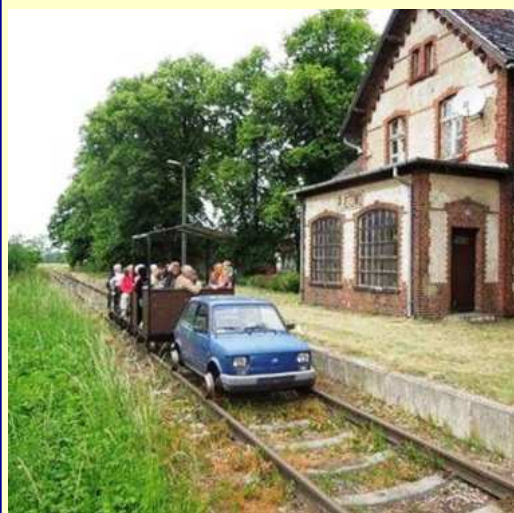
Ještě před příchodem legendárního modelu Škoda 130 RS hájily na tratích československých soutěží barvy mladoboleslavské automobilky fantasticky rychlá kupé Škoda 180/200 RS. Jimi zavedené označení RS (rallye sport) se u sportovních verzí vozů Škoda používá dodnes. Celkem vznikly dva vozy Škoda 200 RS a oba jsou právě k vidění ve Škoda Muzeu.



I původního Trabantu 600 je možno vytunit, větší motor, ale i úpravy karoserie.



Soudruzi, kontrolní otázka: „Kolik polských soudruhů uveze Polski Fiat 126???... Nevíte, co, vy šmejdi!!! Tak já vám to povím naprosto přesněPolski Fiat 126 uveze 24 až 26 polských soudruhů. Tak, a teď'ko to víte, ale je to jako kdybyste to nevěděli!!!“



SLAVNÝ A ZAPOMENUTÝ KROSPINCEK 1965

Našel jsem docela zajímavý článek o upraveném závodním Pionýru z roku 1965, třeba si zavzpomínáte na úpravy svého Pionýra, které jsme skoro všichni dříve narození absolvovali, abychom se trochu odlišili od těch ostatních majitelů pinčků.



Jawa Pionyr Cross

Jiří Boubal z Jinočan u Prahy postavil repliky své první motokrosové motorky. Pionýra.

Sehnaly se vraky Mustanga a „jedenadvacítka“, šlo se na půdu, z archivů se vylovily dobové fotografie a prakticky kompletní výkresová dokumentace kros-pinčka pana Kreibicha z let 1962-63 a celý proces se mohl rychle rozjet.

Musely se sehnat originální karburátory z ČZ 150 C, kyvka je z dvěapůle kývačky, stejně jako všechny tlumiče. Přední vidlice je kyvná a zhotovená víceméně podle fotografie Pionýra z roku 1965. Spojková víka mají odfrézované vnitřky a navařená hliníková dýnka, která je rozšiřující.



Stupačky neušlápnete



Pinčkové řazení (1 nahoru, 2 a 3 dolů) se předělalo na „normální“ obvyklým přimontováním staré pařezovské radičky, výfuk a podsedlák jsou zhotoveny podle dobových výkresů a parádní kola využívají pionýrovských bubnů. Kompletně se předělávaly stupačky

a spodní rám, který u normálních Pionýrů ušlápl na první díře skoro každý.

Převodovka se bude předělávat na čtyřkvat z ČZ, a to co nejdřív, stejně jako se bude upravovat válec, jak se to dělávalo kdysi. Na to během třítydenní stavby však nebyl čas. Celá stavba vyšla na pár tisíc, ke kterým ovšem přičtete hodiny noční práce. V patnácti na těchto Pionýrech začínali všichni pozdější borci jako Petr Dobrý, Květoslav Mašita, Antonín Baborovský, Otakar Toman, Jaroslav Homola, Josef Císař, Zdeněk Velký, bratři Kreibichové, Oldřich Sladký, pozdější autokrosař Oldřich Musil a bratři Strakové nebo Jaroslav Peták, který se proslavil v sajdkárcrosu.



Vidlice vlastní konstrukce



TATRA T603 - BOJOVÉ BARVY, OSMILITR A 467 KONÍ

Tady Tak tohle tady ještě nebylo. Český designér Rostislav Prokop navrhl otevřenou závodní Tatru T603 inspirovanou sérií Nascar. Jde o brutální model s ochrannou klecí, osmilitrovým motorem Chevrolet a bojovými barvami Tatra Marathon. A co teprve ten zvuk!



Jste-li milovníci klasiky, vezměte nohy na ramena a utíkejte pryč, tahle podívaná není pro vás.

Už jen pohled na předí dáva jasně najevo, že se původní model hodně upravoval. Stačí se podívat na čelní masku lemovanou chromy, která je nyní zhotovená z karbonu. Čtveřici klasických halogenových lamp zde nahradily LED diodové světlomety.



Přední nárazník je dostatečně rozšířený, aby korespondoval s celkovou stavbou karosérie. Za krycími mřížkami jsou pak jasně vidět přídavné chladiče napovídající, že původní vzduchem chlazený motor byl nahrazen jiným.

Přední kapota je taktéž z kompozitních materiálů, opatřená funkčním sáním na vrchu. Automobil je pak celkově oblečen do závodních barev dle původní Tatry T603-2 B5 Marathon.



Na bocích následně zaujmou úpravy typu dvoudveřové provedení, extrémní snížení, závodní kola se závodními pneumatikami, obří boční nasávače vzduchu a výfuky vyvedené po stranách zadního nárazníku. Krom toho je jasně patrné, že tohle otevřené provedení dostalo ještě podpurný závodní rám.

Snížení je extrémní, stejně jako výfuky, a vlastně jako celý vůz.

Šílenost nekončí ani vzadu, kde úplně vespuďu má své místo mocný difuzor, při-

čemž nad ním je umístěná karbonová aerodynamická lišta. Zadní lampy jsou podle původního vzoru vertikální, nicméně plně diodové. Za další extrém pak lze považovat karbonové přítlačné křídlo divokých tvarů, které zcela mění zád' automobilu.

A konečně motor, jenž se, jak vidno, posunul blíže k předním sedadlům. Pohonná jednotka nese název 502 HO BIG BLOCK CHEVROLET a jde o dodatečně upravený 8,2litrový osmiválec z dílen Chevrolet Performance, jehož originální katalogové číslo je 12568778.



Motor pochází z dílen Chevrolet Performance. Motorizace jde zastavět do modelů od Chevrolet Chevelle 1969 po Chevrolet Suburban novějšího provedení, nicméně Rosta Prokop toto osmiválcové monstrum spojené s tovární čtyřrychlostní automatickou převodovkou 4L85-E napasoval do otevřené T603.

Agregát dosahuje výkonu 467 koní při 5 100 otáčkách za minutu, přičemž výrobcem je doporučeno motor netočit do více jak 5 500 otáček za minutu. Točivý moment poté dosahuje 756,5 Nm při 3 400 otáčkách za minutu a putuje výhradně na zadní kola.

Možná se ptáte, k čemu je ta obrovská kovová krabice před motorem? Pokud tipujete monstrózní palivovou nádrž, máte jedničku s hvězdičkou. Takto žízňivý osmiválec zkrátka potřebuje masivní porci benzínu.

Nakonec tu máme dvoumístný interiér, kompletně překopaný včetně moderní palubky i volantu. Závodní křeslo řidiče má navíc tzv. uši v horní části, čímž řidiče chrání v případě kolize proti stranovému pohybu hlavy. Přestože jde o otevřené provedení, nachází se uvnitř několik výdechů náporové ventilace. Jízda v téhle bestii totiž zvedne tep i tělesnou teplotu už jen od pohledu, natož v kokpitu.



NA OKRAJ

Dětská autíčka

Dětská šlapací autíčka dnes zažívají boom a šlapacího Moskvíče ve slušném stavu dnes koupíte za nekřesťanské penízenebo spíš nekoupíte. Některá autíčka byla opravdu hezká.



ZAJÍMAVOSTI

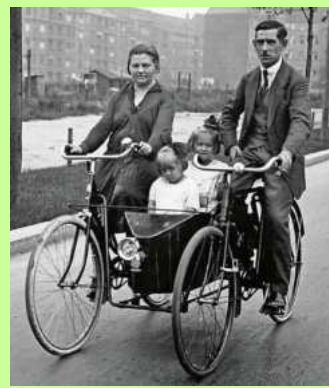
Máme tu okurkovou sezónu, a tak je asi čas a prostor na to, abychom se podívali trochu pořádně na různé zajímavosti ze všech sfér dopravy a techniky. Začneme u bicyklů a postupně budeme ta vozidla vylepšovat. A pokud někde v novém grafickém rozložení této kapitoly zbyde místo, určitě nepohrdnete nějakou pohlednou motoristkou :-)



Vysoké kolo, to není žádná legrace. A co teprve dvojkolo - byly různé typy.



Rodiče vozí děti na bicyklech od doby, co existují bicykly. Asi by to už dnes odporovalo platné legislativě, ale účel prostředky a doba byla méně uspěchaná.



A co větší rodiny??? Jde to, ale je potřeba k tomu speciální technika nebo aspoň hodně šikovný kutil, aby propojil kola.



A co třeba cyklocaravanning??? S mojí cyklistickou fyzikou bych tak dojel jen za vesnici :-)



MOTOCYKLY, TŘÍKOLKY A POD.

Slovenská úprava Jawy 350 typ 361. Je to asi věcí názoru, ale už jsem viděl hezčí jawičky po úpravě



Co to je za vozidlo??? Nějaký podvozek, sajdkára od Dněpra, motor asi z Harleye a nádrž z tlakové nádoby vzduchových brzd???Zřejmě to patří mezi čtyřkolky, ale



Sháníte velké boční kufrы na motorku a zdají se vám drahé??? lehká pomoc. zajděte do sběrného dvora, vymontujte dva nerezové bubny z automatických praček a máte to vyřešené. Nahoře je zavírání, ke kterému můžete přidat i zámeček a kufrы mají špičkové větrání za jízdy, takže i po delším pobytu v přírodě v nich cestou domů dobře vyvětrá použité prádlo (trenky, ponožky apod.)

Tady je trochu jiná úprava motocyklu, tentokrát je to úprava z USA, takže se jedná o Harley-Davidson upravený do designu moderních stíhaček systému Stealth.



Trochu motorkářského sci-fi, motorky v době létajících talířů ...no uvidíme :-)



Topení ke skútru si můžete koupit pod značkou B-HEAD. teoreticky by tak teplý vzduch od motoru měl foukat nahoru a zřejmě hlavně ohřívat ruce, možná i celé tělo z předu. Ale myslím, že by byl vhodnější skútr s dostatečně velkým plexišítem. Ale udělal by si někdo z vás takové díry do karoserie u vaší Čezety? Já do toho nejdů!!!



Jiný kraj, jiný mravv USA jsou dopravní značky často vypisovány textem (už o takové vím i u nás, zkusím ji někdy nafotit). Ale zpátky do Ameriky, ta první značka upozorňuje motorkáře na 2 míle velmi nebezpečné cesty, ta druhá značka pro změnu upozorňuje, že vjíždíte na nejopuštěnější silnici v Americe :-). Docela by mě zajímalo, která silnice u nás se může chlubit tímto prvenstvím???



Poválečné motocykly Douglas s protilehlými válci o objemu 350 cm³ byly sice velice pěkné, ale obchodně ne příliš úspěšné. Ta přestavba na dvojitý motor „nad sebou“ je asi velice raritní, technicky zajímavá, ale také velice hezká.



Ta tetka v červené zástěře nás stále nutí do jaderné války. Možná by se na chvíli uplatnily bojové motocykly. Znáte je? Trochu se liší od těch, které známe z veteránských srazů, zbraně nám vývojově pokročily!!!



Motor v předním kole? To už tady kdysi bylo (Megola), ale tohle je hezčí stroj. A ta zakapotovaná Moto Guzzi taky nevypadá vůbec špatně.



Určitě jste slyšeli přirovnání: „Sedět na dvou židlích“, ale víte, jak je to s motorkami???. Na dvou motorkách se dá jet a nebo aspoň cvičit!!!



Traktoristi se ani při jízdě na motocyklu nezapřou. Mají to prostě v krvi a potřebují mít trochu traktoru i na motorce. A je to i naopak, jak vidíte na traktoru John Deere, který je postaven na základě motocyklu.



Přestavět motocykl pro řidiče malé výšky není vůbec jednoduché, ale když se chce, tak jde všechno.



Na tažné zařízení ISO 50 je možno dnes zakoupit speciální homologované nosiče jízdních kol. To samozřejmě platí i o motocyklu se sajdkárem. Dokonce vím, že jeden kolega si pro tento nosič nechal oficiálně vyrobít třetí, pardon, vlastně jen druhou, registrační značku, která se umísťuje na nosič kol.



Měli jsme tu motocykly traktoristů a traktor motorkáře a jak je to u námořníků-motorkářů??? Je to asi podobné, tady jsou dvě ukázky, jen nevím, jestli se jedná o motocykly předělané na loď nebo loď předělané na motocykly :- (???



Krásné úpravy kdysi slavného a ve své době (1947) nejrychlejšího motocyklu Vincent H.R.D. Rapid. Při objemu 998 cm³ byl výkon motoru 45 k, při 5500 ot./min., rychlost byla 175 km/hod. Výkonnější verze Black Prince a Black Shadow (55k) údajně jezdily přes 200 km/hod.. ...a závodní motory měly 80 k!!!



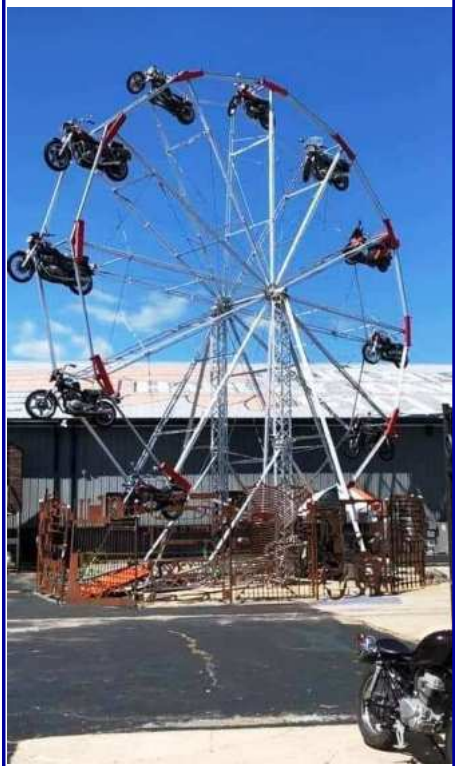
Pokud se motocykl trochu prodlouží, takže už jako jezdec nemáte nádrž a motor mezi nohama, získává ergonomie sezení zcela jiné možnosti a jinou kvalitu. Třeba z Harleye si uděláte krásného pohledného skúťtřika :-)



Strom zvaný „Motocyklovník“ jsme tu už měli, tento druhý má podstatně větší plody a proto také nejsou jimi větve obalené. Dokonce tento plod podezřívám, že se jedná o jakéhosi parazita (něco jako u nás jmelí), který ze stromu odsává veškerou sílu a mízu. Ale mám tu pro vás další raritu“Moto ruské kolo“. To asi samo nenarostlo, ale je to myslím další využití motocyklů pro dětské atrakce (to první byly karoserie Druzet využívané jako houpačky :-))

Základní rozdělení cestovních motocyklů ja asi na silniční a terénní, a pak tu jsou ta cestovní endura v různém stupni úprav, které tyto rozdělí více či méně smazávají. Každý si tedy může vybrat, ovšem někomu to nestačí, a tak třeba z ryze silničního motocyklu se rozhodne udělat motocykl vhodný i do mírného terénu. Přesvědčte se. Motocykly Honda VF 1000R, Yamaha R6 nebo Honda Valkyrie 1500ty přece normálně do terénu nepatří.

2 x 2 indiáni(y)
Na prvním snímku je indián na Indianu. nevím, jestli je to náčelník a z jakého je kmene, ale to asi není důležité. Na druhém snímku je krásný zdvojený motor V-twin v Indianu. Na předchozí straně byl Douglas se zdvojeným motorem nad sebou, tady jsou dva motory vedle sebe. A samozřejmě motocykly se zvojenými či ještě více násobnými motory za seboutěch je moc, také přijdou někdy na řadu :-).



JAWA / CZ, znak na blatník, LEV 50. léta ČSR
(1938-1951)

PROHRAJ JETZ

6 400 Kč

19 přihazovalo
 Ukončeno ve čtvrtek 18. 1. 2024, 13:03:14

Rychle! Item to nejlepší. Vyberte si z podobných nabídek.

[Zobrazit podobné nabídky](#)

Bezpečné přihazování • Smlouva online

👍👍👍👍👍

Když se před časem objevil tento „blatníkový“ znak poprvé na aukru, přiznávám se, že nikdy předtím jsem ho na žádném motocyklu neviděl....ale přihodil jsem si. Bohužel jsem nevyhrál a ten znak se vydražil za několik set korun. Od té doby se už objevil víckrát a při poslední aukci mě ta cena docela zarazila ... 6400 Kč. A podívejte, co na tom znaku je??? To jsou 50. léta minulého století ...to je podle dnešní vlády a policie určitě na zabavení motocyklu nebo tak 10 let vězení na tvrdo !!!

I mopedy s malým motorem mohou mít „šmrnc“, když se to umí :-)



Nařízení Bruselu o skoro povinnosti požírat brouky vzali někteří lidé vážně



Taky sbíráte motorky??? Je lepší mít hned několik kusů od jedné značky a jednoho typu jako zásobárnu náhradních dílů.



A máme tady výtvary dalších nespokojenců, kteří si myslí, že motor a rám se k sobě nehodí. Vlevo je „Vindian“, tedy Indian s motorem Vincent, pravo je Kawasaki s motorem BMW. Tady k tomu nikdo zkratku nevymyslel.



Možnost připojení přívěsů k motocyklům je přesně stanovena legislativou. Co na přívěsu je, to už je věc každého majitele této soupravy. Stejně je to i s nástavbami u rikšů, ale jak vidíte, tak možnosti jsou velké a každý potřebuje s sebou vozit něco jiného.



**ZA
PA
MA
TO
VA
T!!!**



FOREVER YOUNG



**ZA
PA
MA
TO
VA
T!!!**

TRÓCHU ZMĚNA, ABY TO NEBYLO NUDNÉTAKŽE AUTA

Začneme černobíle...dříve nebylo běžné, abyste na každé benzínce sehnali kávu a u mnohých dokonce 24 hodin denně, a to nejenom u nás. Tak jako velice přjemná výbava určitě byl malý vaříč na kávu, který se přidělal na přístrojovou desku jako tady u VW Brouka (obr. vlevo).

Snad si někteří vzpomenete, že v Občasníku byl článek a krásném americkém automobilu - asi jediném sériovém s motorem vzadu - Chevroletu Corvair, který tu byl i porovnáván s naší Tatroou 603. A teď si představte, že v časopisu vyšel následující obrázek, jehož úvodní text by se nechal přeložit asi takto: „Dětská kolébka Corvair z roku 1960. Bezpečný a pohodlný způsob, jak se převážely děti před tím, než byly vynalezeny dětské autosedačky... Nejteplejší místo v autě - má vzadu uložený motor a vibrace motoru ukolébaly dítě.“dnešní přecitlivělé matky by při takovém převozu dětí kolabovaly. Jo, to byly časy :-):-:-)

The Hertella Auto Kaffeemachine was the first and only known dashboard-mounted coffee maker, manufactured in 1959 specifically for the Volkswagen Beetle



The 1960 Corvair dash baby cradle. A safe, comfortable way to carry your baby before car seats were even a concept... Warmest place in the car, it has a rear engine, and the engine vibrations lulls the baby.



Dříve často docházelo k proražení pneumatik, protože na silnicích byl štěrk apod. a ani pneumatiky nebyly ještě úplně nejlepší kvality, takže se vyplatilo si vozovku před koly automobilu trochu zametat. A taky je praktické sebou vozit soustruh pro větší opravy přímo na silnici.



Můj zubař má nové auto a doufám, že gynekolog bude jezdit na kole



Reklamní automobil ve tvaru ruličky s Hašlerkami je u nás notoricky známý. Ovšem velice podobný reklamní automobil kdysi jezdí i v zahraničí.



Já myslím, že by se ale i pro gynekology našel nějaký vhodný automobil. Samozřejmě jako první mě napadl Renault, ale typ Vagina (pardon Laguna) se už asi nevyrábí, tak co třeba typ Genithalia??? Začínajícímu gynekologovi by ovšem mohla stačit i sesterská Dacia Logan (ovšem s příslušným obrázkem) . Movitější gynekolog asi upřednostní nějaký pořádný sport'ák, ale jedině s klitorisem na SPZ-ce :-)



Krásný ale málo známý prototyp, který se nedostal do sériové výroby:

BUICK Y



A teď se podíváme na opačnou stranu automobilového spektra, na ty nejnovější a nejprogresivnější automobily dnešní doby - tedy skvělé elektromobily, které nám pomohou snížit uhlíkovou stopu o několik setin procentakdyž to dobře dopadne :-). Začneme tím, jak se elektrická energie transportuje cisternami. Jedničkou je firma Duracell, a to nejen v distribuci, ale i co se týká baterií v automobilech. Takže když elektromobil, vždy jen s baterií Duracell !!!!!



Ovšem přece jen ještě technologie nepokročila tak daleko, abychom přešli na elektromobily stoprocentně, takže třeba i firma Duracell vyrábí pod svoji značkou spalovací motory a Tesla dodává benzínové agregáty jako mimořádnou výbavu, které jsou umístěné na tažném zařízení. Ovšem tato firma chystá i větší vůz s výkonným dieslovým agregátem pod přední kapotou, který bude dobíjet baterie. Uvažuje se i o jeho dalším využití např. pro pohon zemědělských strojů.



Ale jako veteránisté máme přece jen raději klasické automobily se spalovacími motory (stejně jako motocykly) a ještě k tomu s mechanicky řazenými převodovkami a právě na to řazení se teď podíváme trochu zblízka, jmenovitě na řadičí páky (tzv. šaltrpáky), které jsou řidičovým pojítkem se složitým zařízením nazvaným „převodová skříň“.

Začneme šaltrpákov pro nevidomé řidiče, která je popsána Braillovým písmem, pak tu máme další páku s upo-

zorněním, že dalším stupněm po čtyřce je jízda po okresní silnici (County), pak už jen poslední převod s uvězněním (Prison) za rychlou jízdu. V polovině minulého století byly běžné třístupňové převodovky, pak přišly čtyřstupňové na mnoho let, „pětikvalt“ tady u nás začal v 80. letech u škodovek řady 742, no a šestikvalty přišly až s motory VW. Ovšem sedmistupňové převodovky tu máme jen jako automaty. U Porsche můžete mít sedmikvalt manuální. Samozřejmě důležité je i schéma řazení, jinak byste mohli jet z Budapešti do Vídně s půjčeným vozem na jedničku jako ten Amík, co mu neřekli, že každé auto v Evropě automat nemá :-). Jo a ještě něco, když si schéma řazení nepamatujete (to platí hlavně pro ženy) udělejte si nějaký tahák.



Když půjčuju manželce auto, udělám drobné úpravy! :D

Automobilový design a konstrukce ještě neřekli své poslední slovo. Klasická čtyři kola osobního vozu je možno uspořádat i jinak, čímž se výrazně zlepši aerodynamika vozubohužel to má ovšem neblahé důsledky pro prostor.



Funkce zadního spojleru z hlediska aerodynamiky je mi dávno dost jasná a známá, ale dlouho jsem nevěděl, jestli vysoko položený spojler má o tolik větší účinnost. Teď už je mi to jasné, našel jsem důkazy, že má mnoho dalších funkcí.



Ještě přidám další informace, např. zajímavé je využití spojleru při omylém zaparkovaném vozidle v rybníku. Na poslední fotce vidíte, že ani sportovní vůz s vysokým spojlerem neunikne policejní hlídce jedoucí v rychlém voze Škoda Octavia.



K obrázku byl tento popis: „I kdyby měla klíč správně nasazený na matici, o co se sakra snažila??? Odstranit jednu matici nebo sundat celé kolo bez zvedáku???“

Hlavním důvodem bylo asi opravdu jen: „Pózovat pro fotografa v pořádném dekoltu.“ A tady jednoznačně vidíte, co je a co není v životě důležité. Výměna kola to určitě není :-).



V zimních měsících přijde určitě vhod přidavné topení vozu Volvo. Zatím není možno k tomuto topení dokoupit dálkové ovládání, což snižuje jeho hodnotu.



Američané s oblibou používají pro své vozy označení „Muscle car“ čili „svalnaté automobily“. Tady máte dva názorné příklady „svaloušů“ :-)



Toto je parádní řešení, nemyslíte? I když couváte, přeseďte a jedete dopředu.



Nepřetěžujte veterány, je jich škoda!!!



No comment!!!



Zkoušky motorových vozidel jsou prováděny různým způsobem. tady vidíte, jak se provádějí zkoušky úhlu překlopení patrového autobusu a zkouška nosnosti přední nápravy osobního vozu - toto je už zřejmě zkouška destrukční :-).



Já bych s odjezdem moc neatálel :-)



To je krásný montážní vozík za auto. Určitě by bylo možné ho vyrobit i v menším provedení na motocykly. Občas by se hodil při našich srazech.



Podívejme se nyní trochu do historie. Doprovodné vozy při automobilových soutěžích byly často přetíženy nákladem, zvláště jejich střechy. Pamatuji si, jak třeba doprovodná Škoda 110 L (s povolenou nosností střechy 50 kg) měla na zahrádce 8 kompletních kol, 6 dvacetilitrových plných kanystrů a tzv. hupcuk, čili velký trubkový zvedák soutěžního automobilu. Že to ale nebyla jen výsada českých posádek, vidíte na příložených fotografiích. Ale byly to krásné časy :-).



Pletený tuning



Ohřívání vody v bazénu



Uklid' si to!!!



TAK JEŠTĚ NĚJAKÝ TEN AUŤÁČEK A OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

Když čekáte na křižovatce na červené, tak se kolem vás mohou nahromadit různá vozidla. Tři drahé supersporty vedle sebe nebývají vidět často, ale asi nějaký synáčekové neúplatných politiků si to chtějí rozdat v rychlosti. Zajímavější ovšem je, když proti vám na křižovatce stojí diesellová lokomotiva, dříve se přezdívala „lokotraktor“ - je to ovšem zřejmě velmi bezpečné silniční vozidlo.



**M
R.

B
E
A
N**



Legislativa ohledně odpočinků řidičů i tlak odborů dosáhly svého. Dnes už jsou odpočinkové prostory pro řidiče v kamionu tak velké (většinou 1+1 a sociální zařízení), že už brzy kamiony neuvezou žádný náklad (pokud odsouhlasí 2+1).



Už jsme tu v Občasníku měli velice zajímavý článek o prodloužených vozidlech, na jeho závěru byla zmínka o zajímavém projektu -rozšířené škodovce 120no a co nám chybí? Přece třetí rozměr a to je zvětšení automobilů do výšky :-)



Víte, jak si kamionáči tuní svoje auta??? No prostě použijí výfuky z kamionu, a pak se teprve cítí bezpečně na silnicích.



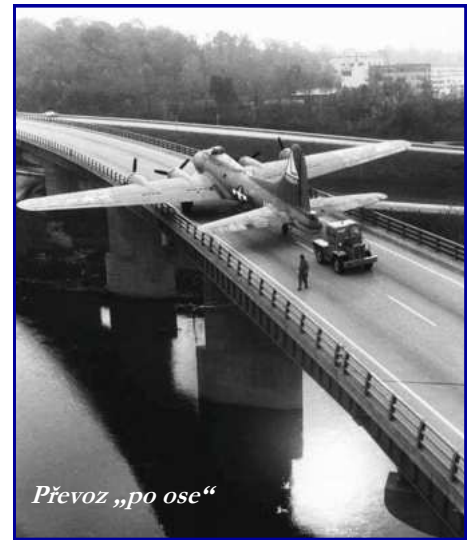
Když jsme u toho tuningu, myslíte si, že nic horšího než ty ohavné výfuky už nemůže nikoho napadnout??? Omyl, přátelé. Slyšeli jste už o papírovém tuningu??? Já myslím, že je to asi vylepšený tuning, který jsme jako kluci dělali na kolech, kdy jsme k zadnímu kolu přivázali přehnutý tvrdý papír, který drnčel o špičky kola a my jsme měli z kola motorku :-).



Tak mi to vyšlo akorát na konec stránky, takže teď se podíváme ještě na nějaké neautomobilové dopravní prostředky.

A rovnou začneme v u nás doma v Čechách, u letadel a dokonce u stíhaček. Jak ale vidíte dole, Američani nám stíhačky závidí, a tak už si je také domů pořizují.

Čeští chlapi patří k nejbohatším na světě, minimálně půlka z nich má doma stíhačku.



Převoz „po ose“

A pojedme pro změnu na vodu. Takový hezký dámský růžový člun, designově podobný americkým křižníkům silnic z 50. let, by určitě na Orlicku udělal spoustu parády :-)



Pokud si koupíte vyřazenou letadlovou loď, můžete si na její palubě vytvářet závodní dráhu a závodit si podle libosti. Kdyby si někdo stěžoval na hluk, odjedete s lodí dál od břehu :-)



A zase to dilema. Jsou to lodě předělané na auta nebo auta předělaná na lodě???



Podle premiéra Fialy jsme ve válce, tak bychom se i tady měli trochu víc věnovat vojenským vozidlům. Zatím jsme se věnovali jen bojovým motocyklům, ale jak všichni víte, základem armády je TANK a ministr Válek miluje leopardíka :-). Ten tank vpravo tankuje, tank uprostřed tzv. dotankoval a ten vlevopravidla silničního provozu jsou vždy platnástání před garážemi je zakázané.



Trajekt Kalakala fungoval v Puget Sound od roku 1935 do roku 1967, poté byl vyřazen a prodán společnosti na zpracování ryb na Aljašce. Po desetiletích používání jako součást konzervárny byla Kalakala v 90. letech 20. století koupena jednotlivcem a odtažena zpět do Seattlu s úmyslem ji zrenovovat jako muzeum nebo funkční plavidlo. Následovaly roky nesplněných termínů a finanční potíže. Chátrající trajekt několikrát změnil majitele a nakonec byl v roce 2015 sešrotován.....konec lodního veterána :-)

PEL-MEL (PELL-MELL)

Podívejme se ještě na **Aukro**, už tam prodávají snad i psychopati :-).

Tachometr do péráka do 220 km/hod. a ještě znehodnocený jménem renovátora za **10 500 Kč**...no nekup to!!!



A ještě jeden **tachometr**, tentokrát do Stadionu nebo Jawetty, v mílich/hod. za **10 450 Kč** :-). Není lepší si koupit tachometr v km/hod. za 500 Kč a nechat si ho za 1000 Kč předělat??? :-)



Na Stadiony a Jawetty jsme tu už měli více nesmyslně drahých dílů, tak tady jsou ještě **pedály** na prvního mopedu Stadionu za **12 500 Kč**, ty dokonce našly kupce.



A ta podle mne „psychopatická“ nabídka? Obyčejná **halogenka H4**, vyrobená v ČSSR, ale v perfektním stavu ...takže asi svítí, za krásných **4 998 Kč**. Kdyby je někdo za tuto cenu vykupoval, okamžitě je přestanu dávat do svých aut, když nějaká praskne, a koupím si jiné po 80 Kč a tyto prodám. A kolik by asi pak stála podobná H4, ale atypická s dálkovým vláknem 100 W. To by byl balík!!!



A zase jsem objevil jednu **převozní SPZ-ku** za **2 400 Kč**. Napište mi někdo, co je na ni tak drahocené. Ty dírky ???



18+



Takto si představujem schody do neba...

Pro větší operativnost, abyste byli vždy připraveni **schody do nebe** krásným dámám zajistit, doporučuji se schody pojízdné!!!



Náročné zkoušky vozu **Tatra V 750** s pohonem 4x4x v terénu.



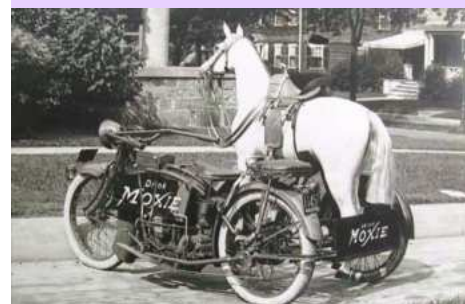
Nárazníky na autech mají své opodstatnění. Pokud máte pocit, že ty od výrobce jsou příliš subtilní a nevyhovují vašemu temperamentu (nebo řídičským schopnostem manželky), tak je dobré nárazníky trochu vyztužit.



Sajdkár „asi“ rybáře, který má spakováno na lov. Podle síly rybářských prutů lze usuzovat, že má záslusk na trochu větší ryby než kapříčky!!! :-)



Majitel tohoto **sajdkáru** je právě připraven k odjezdu na dostihové závody. Výhodou je možnost vlastního odtahu v případě poruchy motocyklu !!!



Víte proč se udává **objem zavazadlového prostoru** v litrech???



V Občasníku jste už mohli vidět 20 l kanystry předělané na různé bary či úložišťe pro nápoje alkoholické i nealkoholické, ale co takhle „**rádiokanystř**“ !!! Určitě se do něj vejde i pořádná baterie.



Zadní skupinová svítlna tohoto vozu má opravdu zcela neobvyklý a ojedinělý tvar.



Tento obrázek na téma „**neukáznění cyklisti**“ by měl mít směrem k této kategorii uživatelů silnic výchovný charakter.

krava to dokáže



mravec to dokáže



ale ako je možné, že tento druh s IQ to NEDOKÁŽE



Existují **sady nářadí** s různým zaměřením, ovšem na některé nástroje by se nemělo zapomínat v žádné sadě. „někdy to prostě střízliví neopravíte :-“



Když vám skútr nebo motocykl vypoví službu a musíte strkat, tak to jsou velice nepříjemné chvíle. Pak přicházejí ke slovu **boty**ne sice „obyčejné vojenské boty“, jak se ve filmu Tankový praporek rozohnil „Malinkatý ďábel“ ve skvělém podání Romana Skamene, ale boty motorkářské nebo prostě ty, které máte právě na noze.

Ovšem existují nebo existovaly i boty velice zvláštní, o kterých jste možná ani neslyšeli. Tak co třeba **boty s kopyty**, aby nebylo vidět, že někdo chodil mezi koňmi.



A co třeba „**špionážní**“ boty, které údajně nosili spojenečtí špióni, aby si ostatní mysleli, že se vydali opačným směrem !!! :-)

Myslím, že ale žádné z těchto bot nejsou pro jízdu na motocyklu vhodné....pokud nejste zrovna zloději koní nebo spojenečtí špióni :-)



Žena smaží volská oka k večeři, tu do kuchyně vtrhne její muž a začne křičet:
„POZOR !!! POZOR !!! VÍC OLEJE !!! POTŘEBUJEME VÍC OLEJE !!!! ... POZOR !!!!
OTOČIT, OTOČIT, OTOČIT... RYCHLE !!! POZOR !!! TEN OLEJ !!!! PROBOHA, SŮL !!!! NEZAPOMEŇ NA SŮL !!!!“
Žena vypění: „Co tak řveš !! Myslíš si že neumím usmažit vejce?? Muž klidným hlasem odpoví: „To jen abys věděla, jak se cítím, když mi mluvíš do řízení, miláčku.“

NA OKRAJ

Motorkářky na MZ



18+



PLÁN AKCÍ ČSSČ

České sekce Skútrklubu



Česka



m	datum	název akce	místo konání	✓
1	1.1.	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Rovné pod Řípem	✓
2	24.2.	Návštěva muzea Jawa	Týnec nad Sázavou	✓
3	2.3.	Burza ND	Chotusice	✓
	16. - 17.3.	14. návštěva muzea motocyklů	Křivoklát, Roztoky	✓
	20.4 (???)	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
4	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka	Panenské Břežany (???)	
	27.4.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	27.4.	28. Sraz historických vozidel	Chomutov	
	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka	Jičín a okolí (???)	
5	8.5.	Sraz historických vozidel	Puceň u Kutné Hory	
	11.5. (???)	49. Zrcadlová koza	Loužek u Turnova	
	24. - 26.5.	77. Skútr a motosraz	Střední Čechy	
	1.6.	Burza ND	Chotusice	
	8.6. (???)	Setkání majitelů Jawa	Ledce u Hradce Králové	
6	5. - 10.6.	Expedice Grossglockner II.		A
		79. skútr a motosraz		
	podle dohody a počasí	Letní vyjížďka	Lučany n.N. (???)	
	28. - 30.6.	79. Skútr a motosraz	Varnsdorf	
	podle dohody a počasí	Letní vyjížďka	bude upřesněno	
7	19. - 21.7.	80. Skútr a motosraz	Jeseniky	
	27.7.	Burza ND	Chotusice	
	podle dohody a počasí	Letní vyjížďka	bude upřesněno	
	3.8.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
8	2. - 4.8.	81. Skútr a motosraz	Prášíly II.	
	17.8.	9. návštěva památníku J.F.Kocha	Mčely	
	23.-24.8. (???)	Setkání motocyklů čs. výroby	Huntířov u Železného Brodu	
	23. - 25.8.	82. Skútr a motosraz	26. Zruč nad Sázavou	
	7.9.	Burza ND	Chotusice	
	(5.) 6. - 8.9.	83. Skútr a motosraz	Lhenice	
		Oslavy 105. výročí založení ČZ 6.-8.9.	Jínín u Strakoníc	
9	7.9. (???)	50. Zrcadlová koza	Loužek u Turnova	
	7.9.	2. Spořická šedesátka	Spořice u Chomutova	
	20. - 22.9.	84. Skútr a motosraz	Jižní Morava	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka	bude upřesněno	
10	5.10.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka (nebo i dvě :-))	bude upřesněno	
	2.11.	Burza ND	Chotusice	
11	9.11. (???)	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
	podle dohody	Podzimní setkání	bude upřesněno	
12	14.12.	Burza ND	Chotusice	
	14. 12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno	
	2025			
1	01.01.2025	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	

Alea iacta est. čili kostky jsou vrženy..., na Sraz Prášíly II jsme již přihlášení a zálohy jsou zaplacené, nominace na Expedici Grossglockner II je také uzavřena a nyní bude následovat placení záloh. Ve Lhenicích sice probíhá rekonstrukce penzionu, ale ubytování tam máme zajištěné pro cestu tam i zpátky.

Sraz Střední Čechy přijde organizačně na pořad jednání hned po vydání tohoto čísla Občasníku, členové a příznivci ČSSČ budou jako obvykle informováni mailem, pokud jsou další zájemci o účast na srazu, ozvěte se mi individuálně,....to ostatně platí pro všechny akce.

Stejně tak i plánované jarní vyjížďky

popř. další akce organizované mimo ČSSČ. Vyjížďky jsou ovšem spíš svolávané na rychlo mailem popř. dalšími mediálními kanály (SMS, WhatsApp). Podobně to platí i pro další akce (Puceň, Zrcadlová koza apod.).

Asi je zbytečné, abych se tady nějak více rozepisoval, pan profesor Mirvald na Gymnásiu v Lounech nám říkal v deskriptivě: „Když jsem blbej, tak si to sklopím!!!“ a já bych to asi modifikoval tak:

„Když nevím, tak se zeptám :-“

Přeji vám a nám všem, aby nám ty letošní akce vyšly co nejlépe a aby nám přálo nejen počasí, ale i štěstí!!!

ZÁVĚR

A je tu zase závěr dalšího čísla Občasníku. Toto číslo nebylo až tak moc jubilejní, i když těch **3000 stránek** je myslím docela slušný balík papíru ...ostatně, vytištěné Občasníky mi už zabírají několik šanonů.

Důležitější je ale to, že nám začíná jaro a tím tedy i naše motorkářská sezóna, která, jak víte, je letos okořeněna v případě našeho klubu zahraniční Expedicí Grossglockner II a já bych si moc přál, aby tato akce byla tak úspěšná jako ta minulá.

Nenechte se odradit nenávisťnými kecý ministrině Černochové a dalších vlastizrádců o používání nebo zneužívání české vlajky, které má být prováděno proruskými šváby apod. Pokud jsme suverénní stát (dokud nás o toto privilegium EU díky našim vládním přízdisráčům a bruselským poskokům nepřipraví), tak máme jako Češi na používání našich státních symbolů právo.

Proto jsem rád, že i zemědělci si po vzoru nás motorkářů vybavují svoje stroje národními vlajkami. Je to paráda, pánové !!!



A teď vám položím zákeřnou otázku: „Kdo z vás ví, že i každý kraj České republiky má svoji vlajku???” Vzhledem k tomu, že moje bydliště je ve Středních Čechách. Tak pro názornost tu představuji vlajku Středočeského kraje. Znáte ji vy, Středočeši???



Ale vytahovat se tady rozhodně nebude, také jsem to dlouho nevěděl a byl jsem tím překvapen, možná stejně jako mnohý z vás.

Jinak doufám, že jste v Občasníku našli pro sebe nějaké zajímavé informace, určitě každý z vás pochopí, co je myšleno vážně a co trochu s nadsázkou nebo dokonce, kde jsem se pokusil o vtip. A pokud by se zcela náhodou našli tací, kteří to nerozeznajíto se myslím může stát hlavně v oblasti

společenských a politických názorů na současnou situaci, kdy stále ještě někteří jedinci si myslí, že to ta naše proukrajinská a proruselská vláda a parlament, společně i s prezidentem myslí s touto zemí dobře, a nechápou třeba význam toho manometru umístěného na této stránce, tak těm pak musím vzkázat:

**Jeden moudrý muž kdysi řekl:
„Včely neztrácí čas vysvětlováním mouchám, že květy jsou lepší než hovno.“**



Tak to jsme probrali obsah samotného Občasníku a ještě nám zbývají přílohy. Co k nim dodat nebo spíše předeslat. Určitě i motorkáři a skútristi si rádi přečtou nějaké zajímavosti o autech, blížící se turistickou sezónu vám připomene starý reklamní plakát obytných přívěsů. Trochu osvěty v oblasti zubní hygieny taky neuškodí a původ českých přísloví nebo přirovnání, která běžně požíváme, je myslím docela poučný.

A na závěr si můžete přečíst (kdybyste to náhodou nevěděli z praxe), jaké výhody a nevýhody má jízda na motocyklu. Já bych chtěl zvláště vyzdvihnout ty výhody jízdy na motocyklu č. **1, 7 a 10**. A já si myslím, že toto jsou **nejen výhody, ale hlavně důvody** toho, proč na motocyklech a na skútrech jezdíme. A kromě toho, ty další výhody už nejsou tak exaktní a jednoznačné a liší se i tím, jestli jedete na moderním stroji nebo 60 a více let starém veteránu, ale to většina z vás čtenářů zná.

Takže ještě na úplný závěr vám přeji všem krásné jaro, krásné počasí, žádné poruchy, levný benzin, žádné konflikty s dopravní Policií a kola vždy pevně na vozovce, pokud zrovna nejste vyznavači jízdy plynulým a kontrolovaným smykem :-)



NA OKRAJ

Byly významné dny...

Někdy je potřeba se na věci podívat z jiného úhlu pohledu.



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

Zapojte se do dvoudenní výzvy



BEZ ALKOHOLU

30. a 31. Února
Zvládnete to?

18+



VŠE NEJLEPŠÍ K MDŽ !

...a budou další významné



PŘÍLOHY

I když jsem se už v tomto čísle Občasníku věnoval docela dost automobilům i jiným dopravním prostředkům odlišných od motocyklů, tak ještě trochu přidám. Já myslím, že zajímavostí není nikdy dost a většina motorkářů nepohrdne ani zajímavostí o autech. A ruku na srdce...kolik motorkářů nemá auto???

Narazil jsem na takový zajímavý článek. Samozřejmě, že výběr aut v něm uvedených byl subjektivním pohledem autora a že třeba mnoho odborníků by vybralo jiné zajímavé automobily, ovšem i tak jsou v článku zajímavé informace.

TATO AUTA BYLA REVOLUČNÍ, ALE VŠICHNI NA NĚ ZAPOMNĚLI

PODLE: AARON YOUNG

Navzdory tomu, že byly úplně první, kdo zavedl nové metody a technologie do automobilového průmyslu, byly tyto vozy vymazány z naší společné paměti.

Povaha technologického pokroku může být někdy přímočará a vytváří jasné hranice mezi tím, kdo něco vynalezl, a tím, kde to jistě něco dnes skončilo. Jindy, a zejména v automobilovém průmyslu, však mohou být lidé a stroje, které zavedly pokrok, zapomenuty ve prospěch jiných, kteří měli na technologii nezapomenutelnější dopad.

Navzdory tomu, že se jedná o první auto na světě, je Benz Patent Motorwagen v povědomí veřejnosti často zapomenut a ztrácí se ve prospěch Fordu Model T, který přinesl technologii do rukou běžných lidí. Existuje mnoho příkladů, jako je tento, kdy byl skutečným revolucionářům ukraden jejich přínos nebo byli úplně zapomenuti, protože technologie, kterou propagovali, se stala běžnou a považována za samozřejmost.

Těchto 10 vozů odpovídá tomuto účtu, zavádí nové metody a technologie do automobilového průmyslu, ale jsou téměř úplně zapomenuty stejným průmyslem, který pomohly změnit:

Matra-Bonnet Djet

první sportovní vůz s motorem uprostřed (1962)



Zeptejte se automobilového nadšence, jaký byl první sportovní vůz s motorem uprostřed, který se dostal do výroby, a jejich odpovědí bude s největší pravděpodobností velkolepé Lamborghini Miura.

Se svým mohutným motorem V12 umístěným uprostřed, Miura šokovala svět, když byla představena v roce 1966, inspirovala samotnou image supersportů a stanovila uspořádání motoru uprostřed jako nejlepší volbu pro takový vůz.

I když vzhledově není tak ohromující jako Miura, Francouzi udělali Matra-Bonnet Djet, aby ji porazil na jedničku, prodávanou jako sportovní vůz s motorem uprostřed od roku 1962. Djet nejen přišel před Miurou, ale byl první sportovní vůz se středovým motorem na světě a vlastnil ho také první člověk ve vesmíru - Jurij Gagarin. Navzdory tomu se zdá, že Djet je automobilovým světem téměř úplně zapomenut a prodává se za méně než 50 000 dolarů v aukci oproti milionové cenovce, kterou nese Miura.

Oldsmobile F-85 Jetfire

první sériově přeplňovaný vůz (1962)



Když přemýšlíte o vozech s turbodmychadlem, obvykle se vám vybaví maloobjemové japonské nebo evropské motory. Může se tedy zdát přirozené, že první sériově vyráběný vůz s turbodmychadlem by byl malý, do USA importovaný vůz.

To je však daleko od pravdy, protože prvním přeplňovaným vozem byl shodou okolností americký automobil s motorem V8. Oldsmobile F-85 Jetfire, představený v roce 1962, používal hliníkový „Turbo Rocket“ V8 vybavený turbodmychadlem Garrett, které mu dávalo až 215 koní.

Jako první sériový vůz, který používal turbodmychadlo, byl Jetfire také provozně náročný a potřeboval časté doplňování „Turbo Rocket Fluid“, což by jinak mohlo vést ke katastrofě, pokud by se to ignorovalo. Díky své složité povaze a průměrným prodejům byl Jetfire většinou zapomenut, přičemž sláva turba se šířila spíše od dovozů než od domácích strojů.

NSU Wankel Spider

první sériový automobil s rotačním motorem (1964)



Pokud jde o rotační motory Wankel, automobilový svět oslavuje Mazdu jako krále, přičemž auta jako RX-7 jsou ikonou obskurního motoru. Wankelův rotační stroj však nevytvořila Mazda, ani jej poprvé nepoužili.

Mazda Cosmo Sport, odhalená v roce 1967, byla prvním použitím této značky s rotačním motorem, zabaleným do naprosto nádherného a sportovního designu. Wankelův rotační stroj však byl německý vynález a německá automobilka NSU byla prvním lídrem v jeho používání.

4 roky před Mazdou Cosmo, v roce 1963, NSU předvedlo rotační motor použitý v jejich Prinz Sport, byl nazvaný Wankel Spider, a uvedli jej do výroby v roce 1964. I když byl Wankel Spider prvním sériově vyráběným vozem s rotačním pohonem na světě, byl plný nedostatků týkajících se jeho motoru (později vyplaného Mazdou), které jej odsoudily k tomu, aby se prodával špatně, když byl nový, a postupem času upadal do neznáma, udělal z Wankelovy rotačky známé jméno.

Buick Riviera **první dotyková obrazovka v autě (1986)**



Informační a zábavní systémy s dotykovou obrazovkou, které jsou základem technických funkcí, které se dnes nacházejí v nových autech, ušly dlouhou cestu a nabízejí spoustu funkcí a špičkových designů na dosah ruky.

Co bylo v 80. letech skutečně špičkou, byl tento Buick. Buicky z 80. let, produkt „malajské“ éry, byly většinou zapomenuté, byly to spíše neinspirované návrhy s technologií vykrajování sušenek a inženýrstvím. Přesto se Buick Riviera z roku 1986 odlišil jedním unikátním a vyspělým kusem technologie.

První vůz, který používal systém dotykové obrazovky, Riviera z roku 1986 předběhl dobu o desítky let. Použitím hrubé (vzhledem k dnešní době) technologie CRT a dotykového senzoru, který nebyl o moc víc než plát polyesteru, mohla dotyková obrazovka Rivieri ovládat funkce vozu, jako je rádio a ovládání klimatizace. Přesto s tím, jak pokročilé jsou moderní systémy dotykové obrazovky, není těžké pochopit, proč byl Buick's větší zapomenut.

Crosley HotShot – **první americký sportovní vůz (1949)**



Crosley HotShot, který je často označován jako Chevy Corvette, možná zbledl ve srovnání s krásným stylem a výkonem

Corvette, ale porazil ho na trhu o několik let.

Crosley, výrobce poměrně inovativních malých aut, vyrobil několik vozidel, jako je užitkový vůz a pick-up, využívající vzájemně podobnou platformu barebone. V roce 1949 se však rozhodli proměnit tuto platformu v něco zábavného a sportovního.

Crosley HotShot vážící kolem 1 100 liber a maličký motor o výkonu 26 k měl mírný úspěch v motoristickém sportu a prodalo se ho kolem 2 500 kusů v letech 1949 až 1952, kdy byla výroba ukončena. Cenově dostupný, zábavný a vyrobený v Americe byl HotShot vyroben 4 roky před debutem Corvette v roce 1953, ale jeho malá a neobvyklá povaha ho činí zapomenutelným tváří v tvář kráse a síle C1 Corvette.

1980 AMC Eagle **první crossover SUV (1980)**



Crossover SUV, jeden z nejžhavějších segmentů pro nová auta současnosti, kombinuje praktičnost a zvýšené terénní schopnosti plnohodnotného SUV s menší platformou založenou na automobilech.

Zatímco Subaru Outback kombi je lépe zapamatovatelný jako jedno z prvních spotřebních vozidel, které přijalo tento vzorec, AMC je porazilo o více než deset let. Vezmeme-li Concord založený na Hornetu, zvednutí odpružení o tři palce, přidání větších kol a systém pohonu všech čtyř kol, AMC Eagle zahrnuje všechna technická řešení, co dělá auto crossoverem. Navzdory tomu, že byl vyroben v roce 1980, dříve než jakýkoliv jiný crossover SUV, Eagle není jako takový dobře známý, protože jako většina vozů AMC upadl do neznáma.

Oldsmobile **první automatická převodovka (1940)**



V dobrém i ve zlém – v závislosti na tom, jak rádi jezdíte, se na trhu nových aut ujmou automatické převodovky, které u většiny aut nahradily mechanické řazení „standardní“ převodovky.

Díky jejich opravdu hrozným autům z 80. a 90. let má většina

lidí tendenci zapomínat, kolik inovací přinesl Oldsmobile do automobilového průmyslu. Na tomto seznamu je první „muscle car“ a (dříve zmíněné) první auto s přeplňováním a také první automatická převodovka.

Zatímco dříve přišlo několik pokusů o automatické řazení převodovek, žádný nebyl skutečným automatem. Podobně, Oldsmobile se sám pokusil o automatickou převodovku v roce 1937, přesto nedokázal ji mít plně automatickou. V roce 1939 však byl předchozí systém zdokonalen, nyní nazývaný převodovka „Hydra-Matic“. Systém, který se prodával v řadě vozů Oldsmobile od roku 1940, jako je Series 60, byl skutečně revoluční. Přesto se na vozy Oldsmobile vybavené převodovkami Hydra-Matic často zapomíná, pokud jde o jejich masivní přínos automobilovému průmyslu.

Jensen Interceptor FF **první systém 4WD v silničním autě (1966)**



Pokud jde o silniční auta, která zpopularizovala 4WD, Audi Quattro má tendenci být dominantou, díky čemuž je uspořádání pohonu legendární díky soutěžím v rally.

Audi však nebylo první, kdo tuto technologii přinesl do sériových vozů, toto místo si nárokuje britský Jensen FF. Jensen FF, vyrobený v roce 1966, byl na svou dobu zázrakem vyspělé technologie a na svou dobu se vyznačoval neuvěřitelně vzácnými funkcemi, jako jsou kotoučové brzdy a ABS na všech kolech, stejně jako luxusní interiér.

S použitím Chysoveru V8 o výkonu 330 k byl Jensen FF také rychlý, rychlejší než konkurenti, a první svého druhu se systémem 4WD, díky kterému se vůz ovládal bezpečně a měl skvělé jízdní vlastnosti. Navzdory tomu, že předběhl Audi Quattro, aby získal první místo pro silniční auto s pohonem 4WD, Jensen FF je poněkud obskurní britská klasika, kterou si pamatuje jen málo lidí kromě nadšenců této značky.

Packard 180 **první klimatizační systém (1940)**



I když se Packard nejednalo o okouzující a výkonově orientované prvenství, představil možná jednu z nejdůležitějších funkcí automobilů, pokud jde o komfort interiéru.

Zatímco v minulosti byly učiněny pokusy, před rokem 1939 nebyl na trh uveden žádný skutečný systém střídané teploty proudů vzduchu v autě, přičemž mnohé byly neefektivní a ne všechny tak užitečné. Jako jedna z předních amerických značek luxusních vozů se to však Packard rozhodl změnit a na autosalonu v Chicagu v roce 1939 představil ve svých 180 sedanech první skutečnou klimatizaci pro automobily. Přestože je klimatizace jednou z nejpoužívanějších funkcí a nachází se dnes téměř v každém autě, často se zapomíná na to, jak se tato funkce objevila ve vašem autě.

Chrysler Imperial **první posilovač řízení (1951)**



Dalším prvenstvím, které je dnes často považováno za samozřejmost, před posilovačem řízení by auto bylo buď intenzivním cvičením paží při nízkých rychlostech, nebo by obětovalo odezvu řízení díky nízkému převodu, díky kterému se to dalo zvládnout.

Jako jeden ze špičkových luxusních vozů Chrysler byl Imperial velkým a těžkým monstrem, později se stal vlastní značkou jako výrazný luxusní křižník. Jako jeden z předních luxusních vozů měl Imperial na svou dobu mnoho pokročilých funkcí, mezi něž patřil i systém posilovače řízení „Hydraguide“, představený na modelu Imperial v roce 1951 jako první systém posilovače řízení na světě. Na to, že velký pozemní koráb osobního auta by to měl mít jako první, na příspěvek a prvenství tohoto vozu se většinou zapomnělo.



DETOXIKACE ÚST ČERVENÝM VÍNEM

O tom že se dá **červené víno** použít jako výborná detoxikační pomůcka ústní dutiny vím už dlouho. Vlastně vůbec netuším kde jsem se to dozvěděla, nebo kdo mi to řekl, ale praktikovala jsem tuto metodu už před lety, pokaždé s neuvěřitelnými výsledky.

Když jsem se naposledy o této zajímavé metodě před známými zmínila, nechtěli mi vůbec věřit, že to funguje... Ale opravdu to funguje. Princip je vlastně stejný, jako když se v ústech převaluje olej.

Chcete si doma snadno a rychle vytáhnout jedy z těla? - Pak je tento článek určený právě pro vás.

O převalování oleje v ústech také vím už dlouho, poprvé jsem o tom četla na internetu. Ale nikdy jsem to nepraktikovala, zůstala jsem jen u teoretické znalosti. Ta představa mi moc nesedla a raději jsem tedy brala za vděk vinnou metodu, která je podle mě příjemnější. A navíc při tomto faktu hned vidíte, co z vás vylezlo... A zajisté se i zděsíte.

Princip

Popíšu to jednoduše a laicky: Červené víno obsahuje třísloviny a je svíravé. A látky v něm obsažené, vytažují z dásní a z okolí zubů toxiny, bakterie, zkrátka všechno možné, co tam nemá být. Nevím do jaké hloubky až dokážou látky z červeného vína vytažit sajrajt z dásní (až si metodu zkusíte, pochopíte proč používám slovo „sajrajt“), ale odhaduji že to bude celkem hloubka, soudě podle množství hmoty, která leze ven. Člověku se až nechce věřit, jak je to vůbec možné, co všechno nosí schované v dásních a vůbec o tom neví!

Jaké víno použít

Na tuto detoxikační metodu použijte červené víno. Mělo by být trpké, svíravé, hutné, intenzivní. Já například jako první víno pro detoxikaci použila chorvatský Plavac, který byl naprosto hnusný, kyselý (klasické nedobré Chorvatské víno) a připadalo mi lepší ho využít alespoň takto, než rovnou vylít. A jak byl kyselý, tak perfektně fungoval.

Pokud doma nemáte nějakou nedobrou kyselou lahev červeného, vhodný na toto je například Modrý Portugal.

Bílé ani růžové víno nepoužívejte... Pouze svíravé, trpké červené. Může být točené i lahvévé sířené, je to jedno, fungují obě.

Metoda

Jednoduše vezměte doušek do úst a lehce převalujte. Nelokněte si vína zbytečně moc, protože je potřeba víno udržet v ústech několik minut. Jakmile začne působit na dásně, začnete automaticky dost slinit.

Proto zkuste poprvé menší, poloviční doušek a při dalším

opakování množství upravte podle potřeby. Nemá smysl si hned na začátku zaplnit ústa vínem, je to zbytečné. Malý doušek stačí.

Lehce převalujte, nebo se snažte víno rozprostřít do celých ústech, zejména aby se dostalo až k zadním stoličkám. A čekejte...

Už po velmi krátké době byste měli začít cítit jakési cucky. Nejvic se toho dělá právě u zadních zubů. V této fázi budete mít chuť to běžet hned vyplivnout nebo zvracet, ale ještě vydržte. Mohlo to ve vás být doteď, tak další minutu vydržte.

Víno v ústech držte tak dlouho, dokud ještě cítíte že štípe, svírá a lehce pálí. Trvá to jen pár minut. Pak se to přerušší a nastane chvíle, kdy máte pocit, jako byste drželi v ústech jenom obarvenou vodu. Všechno poleví. V této fázi už víno ztratilo sílu, je plné toxinů a můžete jít vyplivnout.

Samozřejmě, že výsledný roztok nesmíte polknout, ale mohu vás ujistit, že až se vám kolem jazyka začnou hrnout jakési cucky, polykat bude ta poslední věc na světě, která by vás v tu chvíli napadla.

Závěr

Doporučuji první kousky plivat do průhledné sklenice, abyste to mohli vidět na vlastní oči a skutečně se přesvědčit, že jste to nedělali zbytečně a že fakt vylezlo něco ořesného.

Pravděpodobně vytaháte až od zadních stoliček velké tmavě růžové žmolky, které mají texturu jako vařené maso, tvaroh, nebo něco podobného. Růžové jsou z vína, bez něj by měly teoreticky světlou béžovou barvu, ale jinak než červeným vínem ven nepolezou... Nebudete věřit vlastním očím, co z vás za tak krátkou dobu vyšlo ven.

Po očištění vínem si pořádně několikrát propláchněte ústa - hodně žmolků totiž zůstává i v mezizubních prostorách - a poté si zuby pečlivě vyčistíte klasicky se zubní pastou.

Postup můžete za jeden den mnohokrát opakovat podle potřeby. Zdravotní ani žádná jiná rizika v tom nejsou, je to velice stará lidová metoda, absolutně bezpečná. Jen myslíte na to, že červené víno zabarvuje zuby, takže to není úplně na každodenní proceduru, pokud chcete mít bílý úsměv.

Je to výborná věc, mělo by to pomáhat jako prevence před vznikem zánětů, zubních kazů, zápachem z úst a podobnými problémy. Protože než nemoc vznikne, dlouho předtím se postupně tvoří a tímto odstraňujete zárodky problémů ještě dříve, než mohou citelně vypuknout.

Přeji vám pořádnou detoxikační nadílku a zdravé zoubky.



Heřmánkový čaj
dost dobrý návod pro spokojené manželství.

Zmlácená žena u doktora: Pane doktore, manžel je strašně hodnej, ale jednou za čtrnáct dní vyrazí s kamarádama na pivo a pokaždý, když se vrátí opilý, tak mně šíleně zmlátí.

Doktor: Opravdu pokaždý vás zbije?
Žena: Opravdu... pokaždý.

Doktor: Fajn, předepíšu Vám heřmánkový čaj a jakmile vezme manžel za kliku, začněte ho kloktat.

Po čtrnácti dnech: Pane doktore, ten heřmánek opravdu zabírá, kloktala jsem a manžel si mně ani nevšimnul.

Doktor na to: Já tušil, že bude stačit držet hubu!

Proč jsou čárky důležité:

Pojďte jíst, děti!
Pojďte jíst děti!
Popravit nelze, udělit milost!
Popravit, nelze udělit milost!
Tvoje stará pila leží ve sklepě!
Tvoje stará pila, leží ve sklepě!
Sekretářka: "Co zase chcete, pane řediteli?"
Sekretářka: "Co, zase chcete, pane řediteli?"

Havina



National's 44-footer features functional, modern Raymond Loewy design. It is all metal. Left, the 28-foot Lighthouse Duplex has an upstairs bedroom



Ventoura's two-story coach, right, is 41 feet long, 12 feet high. It has two upstairs bedrooms, one downstairs



Below, Trotwood's 22-footer is easy to haul—an ideal trailer for the wanderer



Above, Spartan uses airplane methods to build a strong, streamlined trailer with large picture windows front and rear. The sides are riveted aluminum

Left, a 41-foot Liberty like the one used by the author and family. It has a vented attic for better insulation. Below, the Overland Twin Liner—a 50-foot trailer that splits into two small units



TAJEMSTVÍ NĚKOLIKA ČESKÝCH RČENÍ

1. O sto šest

Dělat něco o sto šest znamená dělat to naplno. Vše začalo u sázky dvou přátel uzavřené v roce 1880, kde jeden se vsadil s druhým, že do svátku sv. Jana Nepomuckého získá přízeň dívky, do které byl zamilovaný. V den, kdy započalo jeho úporné snažení o srdce své vyvolené, zbývalo do 16. května, kdy se slaví Nepomuckého svátek, 106 dní. Dnes například kverulanti o sto šest zasílají na úřady veřejné správy žádosti o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb.

2. Jdi do háje

Dnes velmi nevinně znějící nadávka, kterou nejspíše v konkurenci vulgárních termínů, kam můžete někoho poslat, nikoho nepobouří a neurazí. Dříve ale slovo háj znamenalo hřbitov, tudíž pokud jste někoho poslali do háje, naznačovali jste mu tím, že by měl zemřít. To už tak mile nezní.

3. Být z něčeho jelen

Rčení, které poukazuje na něčí zmatenost a nedostatek důvtipu, vzniklo za první světové války, když čeští vojáci museli v rámci císařské armády Rakouska-Uherska bojovat po boku Maďarů. Ti se během nástupu hlásili při vyvolání svého jména právě vykřiknutím slova: "jelen", což je maďarský výraz pro: "přítomen". To, že maďarština používá slovo, které zní jako české jméno zvířete, spolu s často nízkou inteligencí maďarských branců, přišlo Čechům legrační a celé se to ujalo a používá i po válce.

4. Houby s octem

Když se Ježíšovi dostalo houby s octem, neprojevoval velké nadšení. Když se o někom řekne, že o něčem ví houby s octem, znamená to, že neví o dané věci vůbec nic. S nějakými hříbkami v láku to ale nemá nic společného, původ rčení je nutno hledat v bibli, kde ukřižovanému Ježíši, který trpí žízní, římský voják posměšně podá na kopí napichnutou houbu namočenou v octu, tedy něco, z čeho se rozhodně nenapije a je tedy úplně k ničemu.

5. Oslí můstek

V přeneseném významu označení spojení dvou nesouvisejících témat vzniklo v dobách, kdy byla jízda na oslu levnější formou jízdy na koni. Osel ale na rozdíl od koně neuměl přejít nebo přeskočit ani sebemenší příkop a všude se tak musely stavět malé lávky, aby se jezdec vůbec někam na oslu dostal. Zmapováno je i první použití sousloví oslí můstek v dnešním významu, které použil ve 14. století filosof Jean Buridan.

VŠECHNO JE JINAK?

Ráno mě opět sužují neurčitě pochybnosti:

Ukázalo se, že:

1. Vynálezce běžeckého pásu zemřel ve věku 54 let ...
2. Vynálezce gymnastiky zemřel ve věku 57 let ...
3. Mistr světa v kulturistice zemřel ve věku 41 let ...
4. James Fuller Fixx propagoval běhání a zemřel na infarkt při běhání ve věku 52 let ...
5. Vynálezce značky Nutella zemřel ve věku 88 let ...
6. Výrobce cigaret Winston zemřel ve věku 102 let ...
7. Vynálezce opia zemřel při zemětřesení ve věku 116 let ...
8. Vynálezce koňaku Hennessy zemřel ve věku 98 let ...

A pak jsem si vzpomněl na fanatického milovníka doutníků a koňaku, který se dožil 90 let, Sira Winstona Leonarda Spencera Churchilla a jeho větu „Za svou dlouhověkost vděčím sportu. Nikdy jsem ho neprovozoval!“

A také na našeho souseda, starého starožitníka pana Shulmanna s jeho zásadou: "Kdyby byl sport opravdu tak zdraví prospěšný, měl by každý Žid v domě už dávno dvě hrazdy!"

6. Dávat si bacha

Takto vypadal obávaný kancléř Alexandr Bach, podle kterého si bacha nedáváme. Poměrně rozšířené vysvětlení je, že synonymum k tomu, když si má někdo dávat pozor, vzniklo podle jména absolutistického kancléře Alexandra Bacha, před kterým se každý musel mít na pozoru. Realita je ale prozaičtější, "bacha" si totiž lidé dávali už dávno před Bachovým narozením, jedná se o českou zkomoleninu německého "Obacht!", což znamená v žargonu zlodějů právě "dej si pozor".

7. Je to na draka

Prohlášení, že je něco k ničemu, je v této formě takové téměř až pohádkové. Nenechte se ale mýlit, místo pohádek o dracích je původ rčení nutno hledat tak leda ve slovníku německých vulgarismů. Drak totiž není ničím jiným než zkomoleninou německého "Dreck", což znamená výkal. Tudíž když je něco na draka, je to zároveň na ho*no.

8. Kout pikle

Nejslavnější pikle kuli proradní rádcí v Šíleně smutné princezně. Dnes podobní jedinci sedí v parlamentu. Hovorový výraz pro to, když na někoho vymýšlíme nějakou zákulisní a nekalou věc, kupříkladu spřádáme jakýsi komplot. Pikle je pak množným číslem slova pikel, což byla malá středověká bodná zbraň, která šla lehce ukrýt a pak někomu nepozorovaně vrazit do zad. Její výroba měla tedy s dnešním intrikařením leccos společného.

9. Být v čudu

Většina lidí chápe tento výraz pro to, že někdo nebo něco zmizelo tak, že se jedná o zkomoleninu "být v čoudu", tedy utíkat pryč tak, že se za člověkem práší. Historie nám nabízí ještě jedno humornější vysvětlení. ČUD neboli Českomoravské úvěrové družstvo byl podnik, který lidem nabízel půjčky. Jeden ze zakladatelů svou kempeličku vytuneloval a s penězi zmizel neznámo kam. Ti, kteří přišli o peníze, tak rázem věděli, že jejich úspory jsou v "ČUDU".

10. Chytat lelky/ lelkovat

Lelek - malý líný pták, jehož chytání je zbytečné. Lelek je malý hnědý pták, který celý den spí a aktivní je jen k večeru, kdy loví hmyz. Líní lidé, kteří nic nedělají, jsou tak stejní jako tento ptáček. Co se jeho chytání týče, ptáčníci věděli, že právě vzhledem k neaktivitě lelků je přes den prostě chytit nemohli a tak úsloví s chytáním lelků používali k naznačení toho, že se zabývají něčím zbytečným a nepotřebným.

Dokončení ze str. 68

Obvykle jste sami, a i když máte spolujezdce, vaše přítomnost ke konverzaci jsou minimální. To je škoda, protože mluvení může být skvělý způsob, jak zmírnit únavu z dlouhé cesty.

10. Potřeba určité fyzické síly

Technika je sice důležitá a lze se ji naučit, ale fakt, že motocykly jsou fyzicky náročnější než většina ostatních druhů silniční dopravy, nelze obejít. To platí zejména, pokud máte velký a těžký motocykl. Zaparkování a manévrování s ním v omezeném prostoru, jako je garáž, vyžaduje větší úsilí.

Autor: PAUL GOODMAN



JAK JE TO S JÍZDOU NA MOTOCYKLU

10 výhod jízdy na motocyklu

1. Pocit spojení

Řízení auta znamená, že se v podstatě pohybujete v kovové krabici. Můžete mít pocit, že jste hermeticky odděleni od svého okolí. Díváte se na své okolí, jako byste se dívali na televizi.

Jednou z úžasných věcí na motocyklu je, že jste pod širým nebem a daleko více propojeni se svým prostředím. To je zvláště skvělé, když křižujete krajinou, protože absorbujete všechny scenérie a cítíte se součástí přírody.

2. Cenově dostupné

Motocykly jsou obecně mnohem dostupnější než osobní a nákladní automobily, pokud jde o nákup, registraci, pojištění, údržbu a opravy. Pohon dvou kol místo čtyř vám může časem ušetřit spoustu peněz, i když k tomu připočtete dodatečné náklady na bezpečnostní vybavení.

3. Snadná údržba

Oproti autům a jiným čtyřkolovým vozidlům jsou motocykly mnohem jednodušší na údržbu. Například běžný postup, jako je výměna oleje, je u motocyklu mnohem jednodušší.

Motor a další prvky kola jsou mnohem dostupnější. Často můžete provádět své vlastní opravy, a když nemůžete, díly jsou obvykle snadno dostupné, což snižuje náklady na pracovní sílu.

4. Snadné parkování a skladování

Jednou z věcí, díky kterým jsou motocykly obzvláště praktické v zastavěných městských oblastech, je to, že se s nimi dá mnohem snadněji zaparkovat než s automobily. Jsou totiž menší a vejdou se i do stísněných prostor. Jsou také ovladatelnější.

S parkováním motocyklu je spojeno méně nevhod než s autem. Je také bezpečnější, když vyjíždíte z parkovacího místa, protože máte lepší výhled než čtyřkolová vozidla.

5. Skvělé v provozu

Motocykly jsou všestrannější, pokud jde o řešení jízdy v hustém provozu. Když sedíte na svém stroji a čelíte moři stojících osobních a nákladních automobilů, často můžete najít cestu přes zaparkovaná vozidla, a proto se rychleji dostat do cíle.

6. Cool

Aniž bychom si přáli znít povrchně, je třeba říci, že motocykly jsou mnohem chladnější vozidla k vlastnictví a řízení než osobní a nákladní automobily. Jízda na „železném koni“ je něčím zvláštním.

Motocykly byly dlouho spojovány s drsným individualismem a osobní svobodou. Žádné jiné silniční vozidlo nemá stejnou image nebo pověst.

7. Jízda má sociální stránku

Motocykly nejsou pro mnoho lidí jen dopravním prostředkem. Poskytují společenské příležitosti k setkání a jízdě ve skupinách. Výlety s klubem mohou být obohacujícím způsobem, jak řídit, objevovat, poznávat nové lidi a trávit čas s přáteli.

8. Spotřebovávají méně paliva

Motocykly jsou menší a lehčí než osobní a nákladní automobily, což znamená, že jsou efektivnější a spotřebovávají méně paliva.

Spotřeba paliva u jednotlivého motocyklu se liší, ale často může přesáhnout 50-60 MPG. To je srovnatelné s mnoha čtyřkolovými vozidly, která obvykle zvládají pouze 20-30 MPG.

Kromě toho, že ušetříte peníze za benzín, znamená to, že budete muset dělat méně zastávek kvůli doplňování paliva.

9. Drží si svou hodnotu

Starejte se o svůj motocykl dobře a jeho hodnota se neztratí tak rychle jako u osobního nebo nákladního automobilu. V průměru ztratí motocykl každý rok přibližně 10 % své hodnoty. Pro srovnání, auta ztrácejí asi 15 %.

10. Jsou zábavné

V neposlední řadě jsou motorky zábavné. Zatímco řízení auta je v podstatě jen praktický způsob, jak se dostat z bodu A do bodu B, motorka vám rozproudí adrenalin a může vám poskytnout pocit vzrušení a radosti.

10 nevýhod jízdy na motocyklu

1. Vystavení živlům

Když jezdíte na motocyklu, jste vystaveni dešti, sněhu, krupobití, horku, větru a dalším typům počasí mnohem podstatněji než u většiny ostatních silničních vozidel. To může občas zkomplikovat život, zvláště pokud je motorka vaším jediným dopravním prostředkem. Můžete se dostat na místa ve fyzicky nepříjemných podmínkách. Může to být zkouška odolnosti, nebo dokonce potenciálně nebezpečné.

2. Bezpečnostní obavy

Neexistuje způsob, jak obejít skutečnost, že cestování na motocyklu je mnohem nebezpečnější než jízda autem. Pokud se stanete nehodou, nebudou vás chránit žádné dveře ani střecha. Při řízení jste méně viditelní pro ostatní účastníky silničního provozu a učíte se bát špatných řidičů. I relativně malá nebezpečí na silnici, jako jsou větve, šterk nebo výmoly, mohou způsobit problémy, zvláště pokud zatáčíte.

3. Sklon ke krádeži

Motocykly se kradou častěji než auta. Je to proto, že jsou snadněji přístupné (nemusíte se do nich vloupat) a jsou lehčí, což z nich dělá atraktivnější cíl pro zloděje. Existují způsoby, jak motocykly zabezpečit, ale je obtížné zajistit, aby byly zcela odolné proti krádeži, zvláště když parkujete na veřejném místě. Nevýhodou je také to, že do nich nemůžete zamknout veškerý svůj majetek, jako u auta.

4. Nedostatek fyzického pohodlí

I když to do určité míry závisí na konkrétním motocyklu, jízda je obecně méně pohodlná než cestování v autě nebo většině ostatních silničních vozidel. Dlouhé cesty mohou být zvláště fyzicky únavné. Obvykle je zde menší opora zad a máte velmi malý prostor pro pohyb, pokud jde o nastavení polohy sedla. Věci jako klimatizace, rádiový a zvukový přístup, stejně jako ochrana před štěnicemi a jinými létajícími předměty, jsou všechny omezené nebo žádné.

5. Omezené úložné a zavazadla

Zatímco motocykly jsou možná dobré pro přepravu jednoho nebo dvou lidí, jsou méně dobré v přesunu zavazadel a vybavení. Zatímco cestování autem znamená, že si můžete vzít celou řadu oblečení, osobních věcí a dalšího majetku, výlety na motocyklech znamenají cestování nalahko a vyžadují pečlivé plánování. I pouhé používání motocyklu pro nákup potravin představuje omezení.

6. Jeden spolucestující

Je samozřejmé, že motocykly mají omezenou schopnost přepravy osob. Na standardní dvoukolce jedete sólo, nebo jste to vy a spolujezdec. To může být občas opravdové omezení. Motocykly obecně nejsou vhodné pro rodiny s dětmi a nastanou chvíle, kdy chcete pomoci kamarádům s vyjížděkami, ale nemůžete.

7. Potřeba být extra pozorný

Řízení motocyklu podle mých zkušeností vyžaduje zvláštní stupeň pozornosti. Pokud uděláte chybu, riskujete vážné zranění nebo dokonce smrt. Proto musíte věnovat plnou a neustálou pozornost ostatním účastníkům silničního provozu a také potenciálně nebezpečím, jako jsou úlomky na vozovce. Posuzování věcí, jako je zatáčení, také vyžaduje více duševní energie. Je méně příležitostí prostě vypnout mozek a odpočínout si, jako v autě.

8. Potřebujete další licenci

Jízda na motocyklu často vyžaduje další oprávnění k tomu, které potřebujete pro řízení automobilů. To obvykle znamená více peněz, času a energie vynaložené na absolvování kurzů a testů. Je to další byrokracie, kterou nepotřebujete. Pokud kromě auta jezdíte na motorce, může se to prodražit.

9. Žádné chatování

Jízda na motorce je v podstatě osamělá jízda, když jste na silnici. **(dokončení na předešlé straně)**