

ZA VŮNÍ VOZŮ NAŠEHO MLÁDÍ

Ve Strnadicích vám každý ukáže, kudy ke zdejší největší atrakci – Retroautomuzeu. V rozsáhlém areálu na okraji obce vás přivítá výstava, od které se jen tak snadno neodtrhnete. **Libor Kucharski** tady shromáždil na dvě stovky vozidel, která byla vyrobena převážně po roce 1948 v Československu a „lido-demo“ státech – a pro porovnání také vozidla z Tuzexu. Nechybí ale i takřka kompletní sbírka automobilů Tatra 613, kolekce malých užitkových vozů, artefaktů SNB a také malosériová auta vyráběná po roce 1990...

Pro pamětníky to je neopakovatelná procházka motorismem jejich mládí; snad každý tu narazí na automobil, ke kterému ho vážou příjemné vzpomínky. A všichni ostatní budou určitě zaujati zajímavými vozítky ze „starých časů“, do kterých se s jejich pomocí přenesou: kromě aut a motocyklů všeho druhu tu je i unikátní expozice dobových hraček, funkční telefonní budka, bufet, tramvaj T3, stánek PNS a řada dalších exponátů, které se rychle stávají jedinečnými kuriozitami.

Procházíme nejrozsáhlejší takto tematicky zaměřenou sbírku v Česku, kterou tvoří vozy převážně vyráběné ve státech bývalé RVHP (nikoli Rady vzájemné hospodářské pomoci, ale jak tu říkají „Rodiny Vozů Hodných Pohledu“), a ptáme se ing. Libora Kucharského:

› Jak se vlastně stalo, že jste propadli retrovozům?

Vždycky jsem měl rád autíčka, byly to moje první hračky. Od základní školy jsem se chtěl buď jít učit do Škodovky v Mladé Boleslavi, nebo na strojní průmyslovku v Praze, což jsem také nakonec udělal. Takže jsem vystudoval strojní fakultu ČVUT – zaměřeni na konstrukci automobilů.

› Měli jste tehdy doma nějaké auto?

Naše první auto, to je tenhle vystavený trabant, který maminka dostala v roce 1968. Zůstal v rodině, podědil jsem ho a jezdil s ním. Když naši měli před dvěma lety zlatou svatbu, vyhecoval jsem se a zrenovoval ho, aby byl krásný jako tenkrát. Odvezli jsme v něm maminku znovu k oltáři. Byla nadšená – měli jsme dobrý nápad.

Moje první vlastní auto byla „erena“ – nákladák Praga RN. Tu mi koupil táta, když jsem kňučel, že hasiči u nás na chalupě ji vyřazují a mně je jí líto. Táta prohlásil, že když se dostanu na střední školu, koupí mi ji – tak jsem ji dostal.

› Kolik tenkrát stála?

Nebyla zas tak levná – sice šlo jen o kus šrotu, ale stál, tuším, tři tisíce korun, v podstatě dvě výplaty. Vrtal jsem se v tom a vrtal tak dlouho, až se to pohnulo! Doteď „erenu“ jezdím na srazy hasičů.

› Konstruoval jste také někdy auta?

K tomu jsem se nedostal, ale ze školy mi zbylo hodně znalostí, které se hodily. Naproti domu mých rodičů po listopadu vrátili původním vlastníkům malý vybydlený statek s velkou dílnou. Dotyční vůbec ne-

věděli, co s tím. Tak jsem si od nich ten areál pronajal, začal kupovat stará auta a ještě si přivydělávat prodejem náhradních dílů. V té době všichni sháněli staré golfy, zatímco já jsem z Prahy k nám tahal žigulíky, trabanty, staré škodovky a podobně. Všichni se od nich odklonili, ale mně se ta auta pořád líbila. Po skončení školy jsem dílnu rozjel ve větším včetně zaměstnanců. Dnes se to zase zmenšuje – podle situace.

Je těžké najít zaměstnance, který něco umí, a zaplatit ho. To je obecný problém. Máme míň zaměstnanců, než před pěti, deseti lety. Živíme se tím, že provádíme servis, děláme přestavby na plyn, renovace vozidel, likvidace aut a tak.

› A stále sbíráte auta...

Ano, dodnes nechápu, kam jsem je všechna nacpal, Kolem roku 2000 jsem už ale musel začít hledat prostory, kam všechny ty staré vozy dávat. Začal jsem je také opravovat, takže bylo možné je používat jako veteránská. Pak jsem skoro náhodou přišel na Tatra 613, se kterou jsem začal jezdit. Bylo to v době, kdy se tyhle skvělé vozy ještě daly normálně koupit. Strašně se mi líbily. Ten zvuk, pohodlí – na tehdejší dobu luxus.

„Trabant zůstal v rodině, podědil jsem ho a jezdil s ním. Když naši měli před dvěma lety zlatou svatbu, vyhecoval jsem se a zrenovoval ho.“



Jen s řidičem

„Projížďka naším vozem? Proč ne. Nepůjčím ale žádné auto bez řidiče. Naše poklady si přece musíme bránit, brzy to budou opravdové unikáty – hlavně komplexností celé té naší sbírky. Vždyť představujeme prakticky vše, co u nás tehdy jezdilo.“



Jak se vám líbí pestré dobové řadicí páky?

S člověkem, u kterého jsem na vysoké dělal diplomku, a který na škole stále učí, jsme udělali první (a zatím poslední) repliku Lotusu 7. Postavili jsme ho jako nové auto – byť to trvalo asi 15 let – a prošel zkušební. Motor byl ze „žigula“. Projekt jsme vymysleli tak, že by se používaly díly ze žigulíků a stavěla by se auta jako nová. Jenže kvůli emisím, nepravidelným dodávkám dílů a dalším problémům to ztroskotalo.

» Jak dopadl ten unikátní Lotus 7?

Pořád ho ještě mám. Byl nama-

lovaný už v roce 1996, měli jsme s ním tehdy velké plány, ze kterých ale sešlo. Teď mám od loňské sezony nový unikát – Škodu Xenu. Je to vlastně poslední velká liazka, kamion, kterého bylo vyrobeno jen 35 kusů. V 90. letech ještě přišla spousta plánů a nápadů, pak ale většinou padly.

» Kdy jste vlastně své muzeum otevřel?

Areál jsme koupili v roce 2003, ale byla s ním spousta práce, takže nakonec jsme otevřeli až v roce 2015. »



Když na svatbu, tak Volhou GAZ 24.
A na vojnu UAZem 469 (v pozadí)



Stanový přívěs camptourist – stejně jako řadu dalších šikovných kempingových věcíček – vyráběli v NDR

Co je vaše největší kuriozita a na co jste nejvíc pyšní?

Zajímavých a vzácných kusů je tu opravdu hodně. Ale spíš než o unikáty nám šlo o to, aby sbírka „lido-demo“ vozů byla pokud možno kompletní. Což se prakticky podařilo. Máme tu vozidla z východního bloku od roku 1948 do roku 1990. Skoro každý typ, jen pár exponátů ještě chybí – ale na druhou stranu

„S člověkem, u kterého jsem dělal diplomku a který na škole stále učí, jsme udělali první – a zatím poslední – repliku Lotusu 7.“

nechybí cenné kuriozity. Loni se nám také podařilo vstoupit do Asociace muzeí a galerií ČR, protože předkládáme návštěvníkům reálný popis dané doby bez vyzdvihování politických souvislostí.

Pořízení a opravy dvou stovek vozů plus stavební úpravy, to muselo vyjít na velké peníze. Podařilo se vám získat nějaké dotace?

Zkoušeli jsme spoustu projektů – jeden byl dokonce určen přímo na dostavbu muzeí. Splňovali jsme podmínky na 1000 procent. Zaplatili jsme firmu, aby nám k tomu při-

1972

Narodil se v Praze.

1993

Začíná provozovat autoservis.

1995

Absolvoval ČVUT.

2003

Narodilo se mu první dítě, nyní má už tři.

2015

Začíná provozovat Retroautomuzeum.

2020

Jeho koníčkem jsou pořád auta, zřejmě už budou po celý život.



Trabant 601 byl ve své době ideálem řady motoristů

pravila potřebné papíry, vrazili jsme do toho spoustu peněz. A pak to ze dne na den padlo...

Řekl jsem si tehdy, že dotace už ne – jsou nastavené tak hrozně, že raději dál od nich. Půjčili jsme si nějaké peníze od známých, něco od fanoušků a vzali jsme si i komerční úvěry, což je na muzeum skoro sebevražda. Ale pořád fungujeme, teď už šestou sezónu, i když ta nezačala zrovna dobře. Do budoucna se snažíme získávat spíše sponzory a mecenáše. Už se o nás ví, tak snad to jakžtakž půjde.

Která auta ještě sháníte?

Ani ne. My tu sbírku teď spíš zahušťujeme. Třeba o tuzexové vozy.

Náhradní součástky si vyrábíte?

Něco se dá sehnat, něco si vyrobuje či něčím nahradíme. Peníze

na to si ale musíme vydělat. Máme servis, takže to jde. Pro nás teď třeba dokončujeme čtyřtákní trabant. Všechny díly jsou staré třicet let, protože byly vyrobeny v roce 1990; šlo o motor z VW Polo. Vyrobili to tenkrát jako pokus, a po revoluci hned přestali. Přitom je to prima autíčko. Je tu spousta vzácných aut zvučných jmen: Fuego, Allegro, Cortina... Loni jsme dodělali Toyotu Coronu, Japonci ji začali vyrábět 15 let po válce – a dodnes jezdí. Pro lidi je skvělé, že si tyhle lahůdky mohou osahat.

Můžou si do nich i sednout?

To ne, ale mohou si objednat projíždku. Nepůjčím ale auto bez řidiče. Naše poklady si musíme bránit, vždyť to brzy budou opravdové unikáty – především komplexností celé té sbírky. ■