



Soclidodauta

Ing. Libor Kucharski (1972) shromáždil do Retroautomuzea v obci Strnadice na Benešovsku pozoruhodnou sbírku vesměs do pojízdného stavu zrenovovaných automobilů vyrobených v letech 1948–1989 v zemích takzvaného východního bloku.

Jan Malý

Retroautomuzeum je otevřeno od letošního dubna a jeho návštěvníci mohou v přestavěném kravíně a v nově vybudované hale obdivovat více než

stovku vozidel rozdělených do tří tematických expozic: 1) Auta z let 1948–1989, 2) Užitkové modifikace Škoda 1203, Tatra 613 a něco z Tuzexu, 3) *Od zavinovačky k sametu (aneb Jak jsme žili s čtyřmi koly)*. U vystavených vozů jsou fundované popisky s jejich technickými údaji a stručnou historií, větší informační tabule popisují jednotlivé etapy vývoje automobilismu u nás a v zemích východního bloku. V hale i venku je pak zaparkovaná ještě asi stovka dalších vozidel – některé čekají na rekonstrukci a zařazení do sbírky, jiné slouží jako zdroj náhradních dílů. „O auta jsem se zajímal od mládí, například když jsem se dostal na strojní průmyslovku, táta mi za odměnu koupil za cenu šrotu ‚erenu‘, tedy nákladní vůz



Praga RN, kterou ve vsi, kde jsme měli chalupu, vyřadili místní hasiči. Já jsem se pak v tom voze vrtal, abych s ním za dva roky vyjel na triumfální jízdu po vsi. Po maturitě jsem vystudoval na Českém vysokém učení technickém v Praze obor konstrukce automobilů a ještě při škole jsem u chalupy začal provozovat vrakoviště trabantů a škodovek. Později při něm vznikl autoservis. A přitom jsem obzvláště zajímavá auta začal sbírat, rekonstruovat je a jezdit s nimi i delší trasy – třeba na dovolenou. Později už to nebyla jen auta, ke kterým jsem se dostal v práci, vytipované kousky jsem kupoval a dovážel i ze zahraničí, zajímaly mě hlavně vozy, které se vyráběly a jezdily u nás a v zemích za tzv. železnou oponou.

Aero Minor II – úspěšný výsledek vývoje předválečného vozu Jawa Minor. Vývoj v továrně Jawa tajně pokračoval i za války. Výroba byla zahájena v roce 1946, z obchodních důvodů pod značkou Aero Minor, po znárodnění československého průmyslu se vůz vyráběl mimo továrnu Jawa. V roce 1947 známý cestovatel F. A. Elstner v sériovém minoru i s rodinou bez problému urazil 17 000 km z Prahy napříč Saharou na Pobřeží slonoviny a zpět, v roce 1948 se vůz podíval i za severní polární kruh. V roce 1949 minor v závodní verzi získal druhé místo v závodě 24 hodin Le Mans. Výrobu oblíbených minorů ukončili v roce 1951 hospodářští plánovači východního bloku. Celkem bylo prodáno přes 14 000 vozů, z nichž značná část byla vyvezena na Západ.



Čtyřkolový Velorex 435, nástupce populárního hadráku, hadraplánu, montgomeráku, splašených trubek či prchajícího stanu, tedy tříkolky s trubkovým rámem potaženým koženkou poháněné motocyklovými motory Jawa různých objemů. Její vynálezci bratři Mojmír a František Stránští z České Třebové ji začali vyvíjet před a během války. Po ní své vozítko nazvané OS-KAR (kára na ose) vyráběli ve vlastní dílně. Po znárodnění vyrábělo vozítko družstvo Solnice, které po čase původní název tříkolky změnilo na Velorex (král rychlosti). Výroba četných verzí velorexů byla ukončena v roce 1971. Čtyřkolový nástupce velorexů se rovněž dočkal několika verzí, zdaleka však nedosáhl popularity svého předchůdce, který se například objevil i ve známém britském TV motoristickém pořadu Top Gear.



AWZ P70 Coupé vyráběné v automobilce ve východoněmeckém Zwickau. U jeho karoserie soudruzi z NDR poprvé použili díly z duroplastu (hmota vyrobená z granulované fenolové pryskyřice a bavlněné cupaniny). Podobný plast s větším obsahem pryskyřice pak mj. proslavil později ve stejné továrně vyráběné trabanty. Elegantní kupátko je tvarem velmi blízké vozu VW Karmann Ghia a aut bylo vyrobeno 1000 kusů.

Volga GAZ-21 – tyto elegantní a přitom bytelné sovětské vozy střížené podle západních vzorů se vyráběly v letech 1956–1970. Sloužily spíše jako služební auta a především jako taxíky – nejen ve své domovině a v zemích východního bloku, ale třeba i v Řecku, Holandsku, Belgii, Finsku či Norsku.



U chalupy už pro ně časem přestávalo být místo, tak jsem začal hledat jiný areál. Za docela dobrou cenu jsem získal kravín a pozemek od zrušeného zemědělského družstva ve Strnadicích pětadvacet kilometrů vzdálených od obce, kde žiji. Spolu s partou kamarádů a známých jsme v koupeném kravíně, jehož součástí byl i psinec (dnes tam je ukázka ‚západních‘ vozů prodávaných

v Tuzexu), vybourali žlaby, ke kravínu přistavili další budovu a navezli auta.“

Dokument doby

„Tehdy se také zrodila myšlenka sbírku představit lidem, a já jsem začal shánět chybějící auta, aby sbírka byla co nejkompletnější. To bylo asi před deseti lety. Oficiálním zřizovatelem muzea se stalo občanské sdružení OSUD (Občanské Sdružení pro Uchování automobilového Dědictví), které věsměs svépomocí s týmem asi patnácti nadšenců a bez dotací projekt dotáhlo do konce. Celá expozice je vlastně jakási naučná stezka, která by měla ukázat, jaká auta u nás ‚za socíku‘ jezdila a jak lidem sloužila. Něco jako dokument té doby, žádná oslava. Kolorit těch časů jsme pak v části Od zavinovačky k sametu ještě dokreslili různými drobnostmi, jako jsou například sedačka ze zrušené lanovky na Sněžku, nádražní ještěrka (elektrovozik na zavažadla), trabant v bojové úpravě pro východoněmeckou armádu, jedna z prvních sekaček na trávu z produkce družstevní přidružené výroby, přívěs z laminátu, který po vyložení nákladu může sloužit jako lodička – s rodinou jsme jej za Škodou 1202 dovezli k Balatonu a v lodičce se po něm plavili, auta mají na nosičích v té době vyráběné lyže,“ představuje sbírku Libor Kucharski, který zároveň ujišťuje, že rozhodně není uzavřená a v budoucnosti do ní budou přibývat další zajímavé exponáty. Plánovaná je například expozice vekých aut zaměřená na autobusy. Bližší informace najdete na www.retroautomuzeum.com. ■



Vozy Škoda 1203 – populární dvanáctsetrojky člověku sloužily doslova od kolébky do hrobu – první zleva modifikace sanitka, poslední pohřební vůz. Předposlední maska v řadě prozrazuje verzi TAZ 1.9 vyráběnou na Slovensku. Jediné československé malé užitkové automobily (sériová výroba 1968–1997) dodnes na zakázku vyrábí česká soukromá firma.



Nikterak výjimečný stav exponátů v době jejich nálezu před rekonstrukcí (zleva předchůdci trabantů sedan AWZ P50 a kombi AWZ P70)