



Foto Helena Hyanová

STARÉ ČASY

Nejsou to jen naše staré časy, které znovu najdete ve Strnadicích, ale i některá překvapení, jež byste rozhodně nečekali...

Retroautomuzeum ve Strnadicích mezi Neveklovem a Vrchotvými Janovicemi bylo otevřeno 18. dubna 2015 a jeho zaměření je více než jasné. Připomíná minulou éru totalitního režimu, v němž obyvatelé Československa žili v letech 1948–1989, tedy více než čtyři desetiletí a museli se tehdy přizpůsobit novým podmínkám. Komunisté jim nejprve všechno ukradli pod rouškou znárodnění a měnové reformy, nepohodlné prostě uvěznil a jiné zavraždili ve vykonstruovaných procesech. Bohužel mnozí se přizpůsobili aktivní kolaboraci s komunisty a od roku 1968 i horlivým schvalováním okupace ruskými vojsky; jiní naopak pasivní rezistenci, zaměřením na svoje blízké a v menší míře emigraci, která probíhala průběžně, ale také ve dvou velkých vlnách 1948 a 1968.

Většina lidí žila svůj vlastní život jak se dalo, k oblíbeným aktivitám patřil především motorismus, přestože nové automobily byly na pořadník s dlouhou čekací lhů-

**TOM HYAN
a HELENA HYANOVÁ,
Strnadice (CZ)**

Škoda 105 pro autoškolu
a Škoda 1000 MB
ve společnosti
malých motocyklů Jawa 50
(vpředu Pionýr 05,
za ním dva Mustangy)

tu, a tak na silnicích přežívaly udržované předválečné vozy až do sedmdesátých let. Nabídka osobních automobilů byla značně omezena, během čtyřiceti let (pokud počítáme od roku 1948!) šlo o značky Škoda, Tatra, Aero Minor, GAZ Poběda/Volga, Moskvíč, VAZ/Lada, FSO Warszawa, Polski-Fiat, Wartburg, Trabant, Dacia, Olcit a Zastava; z tzv. kapitalistické ciziny se dovážely ve větším množství pouze Fiat (státní sympatie k italskému komunistickému hnutí), Renault (to byl přece národní podnik, když Louise Renaulta označili za kolaboranta a fyzicky zlikvidovali ve věznicích už v říjnu 1944), Simca/Chrysler (také z Francie) a britský Ford Anglia/Cortina (jak se to podařilo?). Většinou jednorázové akce znamenaly import Toyoty (Corona, později Corolla), Saabu (96, 99), Hondu (N360/N600), Hillmanu (Minx IIIC) a Austinu (Allegro), pak ještě Peugeotu (309) a Daewoo (Racer), ale tyto vozy byly většinou jen pro vyvolené s patřičnými kontakty. Kromě toho existoval podnik zahraničního obchodu Tuzex, jenž ▶▶▶



1 2



3 4



Foto Tom Hyan



5



6

Foto Helena Hyanová



7

- 1 Mezi několika automobily Tatra 613 vyniká přehlídkový kabriolet
- 2 Aero Minor II a Škoda 1102 zvaná Tudor, vzpomínka na čtyřicátá léta
- 3 Tatra 700, poslední osobní vůz značky, a sanitní úprava Tatra 613 RZP
- 4 Tatra 600 Tatrplan, poslední osobní čtyřválec z Kopřivnice
- 5 Polská Syrena 105, v pozadí její vzor Aero Minor II
- 6 Škoda 1000 MB s původní širokou maskou (1964–1965)
- 7 Tatra 603 a Škoda 1201 (sedan), vzpomínka na padesátá léta

▶ RETROAUTOMUZEUM STRNADICE

Foto Helena Hyanová



1



2

Foto Tom Hyan



3



4



7

Foto Tom Hyan



5



6



8



9

Foto Helena Hyanová

- 1 Zastava (Yugo) Florida, která se do Československa nikdy nedovázela
- 2 IMV 1000, jugoslávský minibus ze šedesátých let (dovezeno tisíc sanitních verzí)
- 3 Renaulty 8 a 4 CV se dovážely i proto, že francouzská automobilka byla znárodněna po uvěznění Louise Renaulta, což komunistům imponovalo
- 4 Multicar M21, klasický přepravník s řízením naklápací deskou, na níž řidič stál (1963)
- 5 Expozice policejní stanice OO VB Strnadice byla otevřena v dubnu 2018
- 6 Indický Premier 118 NE měl být senzací počátku devadesátých let za pouhých 99 900 Kčs!

prodával některé zmíněné i další typy tým, kteří se zasloužili o přísun valut do komunistické země (např. umělci či montéři na zahraničních cestách).
Ve Strnadicih najdete v několika halách nejen automobily z tzv. východního bloku, ale i západní typy z omezeného dovozu. Převážně jde o vozidla vyrobená po roce 1948 nejen v bývalém Československu, ale i v ostatních zemích východního bloku, sdružených v organizaci RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci od ledna 1949!), jejímž účelem nebyla ani tak spolupráce, jako spíše využití potenciálu dvou nejvyspělejších zemí východního bloku, k nimž patřily Československo a později připojená NDR, tedy východní část Německa, z níž však zbylé průmyslové zařízení Rusové odvezli jako válečnou kořist. Ostatními členy byly většinou zaostalé země agrárního charakteru bez rozvinutého průmyslu, takže Československo na direktivní nařízení Sovětského svazu těžce doplatilo. Přesto mělo dlouho ze všech členů nejrozvinutější výrobu

motocyklů a automobilů; situace však došla dokonce tak daleko, že muselo např. Polsku předat výrobu autobusů a traktorů, či Bulharsku výrobu akumulátorových vysokozdvíhových a transportních vozíků, náprav pro nákladní vozy atd. Rusové zase mimo jiné bezostyšně kopírovali zahraniční vzory, jak to po nich úspěšně převzali čínští komunisté...
Navzdory tehdejší neveselé době vznikla zajímavá vozidla, která se většinou vyráběla velmi dlouho, a tak dospěla ke značné spolehlivosti. Typickým příkladem jsou osobní automobily Škoda s páteřovým rámem a čtyřválcí 1089/1221 cm³, anebo různé typy motocyklů Jawa a ČZ, jež přežily dlouhá desetiletí. Nástup Škody 1000MB v roce 1964 byl doslova revolucí, mladoboleslavské automobily koncepce vše vzadu vyběhly z výroby až v roce 1990. A nákladní vozy? Tatra 815 včetně derivátů motoru T928 je vlastně v nabídce pro méně náročné trhy dodnes. V muzeu si můžete prohlédnout i nejstarší tramvaj ČKD/Tatra T3 na okrese Benešov, původní verzi s plastovými se-

dačkami z roku 1962, v jejichž výrobě jsme byli světovou velmocí (stejně jako v trolejbusích, letadlech, lokomotivách a motocyklech).
Velmi zajímavá je sbírka různých verzí reprezentačních vozů Tatra 613, včetně přehlídkového kabrioletu, vozu rychlé zdravotnické pomoci a poslední modernizace T700, s níž produkce osobních automobilů Tatra v roce 1998 skončila. Nechybějí ani kuriozity jako čtyřkolový Velorex, novozélandská Trekka na podvozku Škoda Octavia, prodloužená Jelínkova Laureta, kabriolety z Metalexu, laminátová Tatra Beta a další.
S překvapením jsme v muzeu objevili třeba Austin A40 (Farina), který se k nám nikdy nedovázela, přestože byl kdysi vystaven na veletrhu v Brně, podobně jako Yugo Florida a polský FSO Polonez. K zapomenutým typům patří také Yugo 55, iževské polokombi IŽ 21251 odvozené z Mokviče 412, ukrajinský ZAZ 968 Záporožec s vidlicovým vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi, jeho relativně moderní nástupce ZAZ 1102 Tavrija s normálním čtyřválcem a předním

pohonem, ale také Moskvíč 2141 (Aleko) s pohonem předních kol, vlastně poslední typ z moskevské automobilky před jejím zánikem. V muzeu nechybějí ani traktory, autobusy, požární a nákladní vozy, transportéry Pony, Multicar a Balkancar, ale i množství dalších sbírkových předmětů. Otevření muzea si můžete objednat i mimo vyhlášené termíny, nyní v létě je od června do září otevřeno jak je obvyklé, tedy od úterý do neděle se zavíracím dnem v pondělí. Návštěvu můžeme jen doporučit!

- 7 Škoda 105, rumunské ARO 244, sněžný skútr Bombardier Alpine II, Lada Niva a polský FSC Žuk
- 8 IŽ 21251, alias Moskvíč 412 z Iževska, s jinou maskou a splývající zádi (uveden 1972)
- 9 Moskvíč 2141 (Aleko), poslední typ před zánikem moskevské automobilky (1987–1998)

RETROAUTOMUZEUM STRNADICE

Strnadice 27,
25753 Vrchotovy Janovice
www.retroautomuzeum.com
Otevřeno Út–Ne 10–17 h (VI–IX),
jiné měsíce jen víkendy
Základní vstupné 100 Kč

