



Skútr Čezeta (Motor Journal 4/2009)

O rozdílném přístupu českých a švýcarských úředníků nám napsal majitel dvou skútrů Čezeta Jiří Pollak. Z jeho dopisu vyjímáme:

...skútr dostal záhy jméno Titanic. Radost vystřídala starost, jak vyhovím švýcarským předpisům při registraci čezety. Nejprve jsem dopisem a přiloženými fotografiemi kontaktoval ministerstvo dopravy. Dostal jsem odkaz na úředníky v Zürichu, a tak jsem šel na příslušný úřad s odhodláním utkat se v souboji se zástupci švýcarské byrokracie. Kdy a kde byl vyroben? Neměl jsem vůbec žádné doklady, předložil jsem k nahlédnutí pouze léty opotřebovaný, takřka „salátový“ návod k obsluze, samozřejmě v českém jazyce. Úředník jej prolistoval, nemrkl okem a razítkování tiskopisů zakončil komentářem: „Bude to pěkný sirotek, takového skútra jsem u nás ještě neviděl.“ A to jsme prosím trvale nespokojeni se švýcarskými úředníky v přesvědčení, že si na nás daňové poplatníky vymýšlí stále další hlouposti. Od té doby mám radost z projížďek po kantonu Zürich a troufám si čím dál tím více. Ohlas je pouze pozitivní, chodí mi mávají z chodníku. Kdekoli se s tímto „skurilným ještěrem“ objevím, je středem pozornosti a zájmu.

Mým dvěma dcerám se skútr líbil, a protože jsou též „na motoroky“, tak jsem se začal intenzivně zabývat

myšlenkou na koupi další čezety. Tentokrát byl vytipovaný skútr typ 501 v domácí garáži rychleji a vzápětí dostal důvěrné pojmenování Beruna. Ceny mezitím sice trochu stouply, ale zato jsem našel zručného a spolehlivého renovátora a motorka byla záhy v prvotřídním stavu. Nový červeno-šedý lak zcela naplnil moje představy a rodinný přírůstek byl vhodným partnerem Titaniku, který už tím pádem nebyl sirotkem. Navíc červeno-modro-bílá kombinace barev je moje oblíbená již od dětství. Přihlášení k provozu v České republice prý nestojí nic v cestě, a tak jsem se na radu přátel rozhodl na základě technického průkazu a kupní smlouvy s prodejcem dát Berunu na česká čísla. Od státního úředníka jsem se dozvěděl, že skútr je odhlášený a navíc bez smlouvy s majitelem nemám šanci k úspěšnému získání registračního čísla. Záchranu slíbil ochotný právník. Jurista jen mávl rukou a poznamenal: „Žádný problém, mám konexe.“ Což potom trvalo více než půl roku, už nevím přesně, ani na to nechci vzpomínat. Sepsal nesčetné dopisy, dostával opakovaně odmítnutí a konečnému řešení napomohla důvěrná rada blízkého známého, bývalého úředníka magistrátu. Bylo to upřadě „specificky české řešení“. Sepsali jsme smlouvu se 14 let mrtvým majitelem, protože prodejce neměl vyřešené dědické vztahy s otcem, majitelem skútru... Doplatil jsem pojistku a Beruna je opět v provozu.

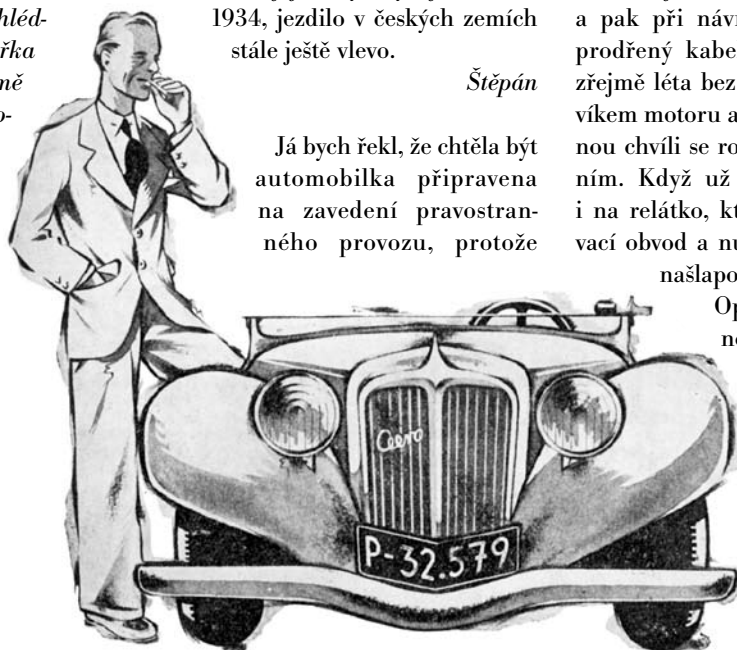
Jiří Pollak, Zürich

Levostranné řízení Aero 30 a 50

Přátelé, mám takový zajímavý (alespoň pro mne) dotaz. Stále nemůžu přijít na to, proč se u „velkých“ vozů Aero (30 a 50) dělalo řízení na levé straně, přestože se v letech jejich výroby, tj. od roku 1934, jezdilo v českých zemích stále ještě vlevo.

Štěpán

Já bych řekl, že chtěla být automobilka připravena na zavedení pravostranného provozu, protože



k zavedení jízdy vpravo „v přiměřeně vhodné době“ se signatářské státy včetně Československa zavázaly v rámci dodatku k Pařížské úmluvě již v roce 1926. V roce 1931 Československo přislíbilo, že změnu zavede do pěti let!!! Bylo však o ní rozhodnuto teprve až Opatřením Stálého výboru Národního shromáždění č. 275/1938 Sb. ze dne 10. listopadu 1938. Jeho účinnost byla stanovena na 1. května 1939.

Příchod německých vojáků a konec druhé československé republiky v březnu 1939 pak celou věc „jen“ o šest týdnů urychlil. Někde se po pravé straně začalo jezdit už první den okupace (třeba v Ostravě), zbytek území se k dopravní změně připojil 17. března. Jen hlavní město protektorátu získalo výjimku, protože zdejší rozsáhlou tramvajovou sítí totiž nebylo možné přebudovat ze dne na den.

Dalibor Feureisl, Praha

Sidecar Druzeta (Motor Journal 4/2009)

Chtěl bych reagovat na článek Sidecar Druzeta z minulého čísla MJ. Je samozřejmě pravda, že spojení čezety s druzetou je velice krásná a zajímavá souprava a že bývá velice často kolemjdoucími obdivována. Ovšem každá mince má rub a líc, chleba dvě kůrky a měsíc i odvrácenou stranu. O líci už bylo napsáno dost, a tak bych se chtěl zmínit o rubu.

I tak krásný stroj, jako je čezeta (a v tomto případě i s druzetou), může mít závady a trochu svého jezdce pozlobit. A to se také stalo právě při návratu z Pelhřimova, kde byl ustaven český rekord v počtu čezet na jednom místě a ze kterého pochází i fotografie v jednom z minulých čísel MJ.

Nejdřív to byl vadný kablík ke kondenzátoru (to ještě během cesty do Pelhřimova) a pak při návratu (kousek od domova) prodřený kabel k zapalování, který byl zřejmě léta bez problémů uskřípnutý pod víkem motoru a zrovna v tu nejméně vhodnou chvíli se rozhodl přátelít se s ukostřením. Když už se opravovalo, tak došlo i na relátko, které odmítlo spínat startovací obvod a nutilo mě potupně startovat našlapováním.

Oprava tak složitého, krásného a díky druzetě špatně přístupného stroje není vůbec jednoduchá. Oprava mnohdy vyžaduje souhru týmu zručných mechaniků a i přesto se může taková oprava protáhnout až do pozdních večerních hodin...

Marcel Malypetr