

V SEDLE:  
BMW R90S



ŘÍDÍME LEGENDY:  
**Datsun VB310**



# CASSIDA

HELMETS



## CASSIDA ESO FORTY NINE

Sklolaminátová přilba, která spojuje atraktivní retro design s funkcí a bezpečnostními standardy moderních přileb. Nejlepší volba pro majitele klasických motocyklů, cafe racerů nebo zkrátka milovníků éry 70. a 80. let.



CASSIDA  
HELMETS

[www.cassidahelmets.cz](http://www.cassidahelmets.cz)





**Přátelé,**

rok 2024 je pomalu za námi a můžeme s klidným svědomím říci, že to byl z pohledu výroby automobilů rok „Návratu ke zdravému rozumu“. Dokážeme pochopit, že si řada politiků bez technického vzdělání chtěla vysloužit protlačováním elektromobility nějaké frčky pro svou budoucí kariéru. Už hůře se chápe, že jim nikdo z výroby automobilů a nikdo ze skutečných ekologů či marketingových specialistů nedokázal anebo v zájmu vlastní kariéry nechtěl vysvětlit, že tak rychlý přechod na 100% elektromobilitu je utopií.

Výrobci automobilů zapoměli, že jsou tady zákazníci, jejichž poptávka by měla určovat podobu nabídky. Muselo to tedy zajít tak daleko, že ztráty jednotlivých automobilů na elektromobilitě dosahují miliard euro či dolarů. Jenom likvidace bruselské továrny na výrobu elektromobilů Audi přijde koncern VW na 1,3 miliardy euro, nepočítaje ztráty na vývoji, výrobních technologiích a neprodaných vozidlech. Jenom elektrická

divize Volva vygenerovala ztrátu ve výši 1,4 miliardy euro. A podobně jsou na tom i ti ostatní.

Takže vzdejme hold elektromobilitě budoucnosti, která bude reflektovat jako jedna z alternativ reálné potřeby trhu. A vzdejme hold vedení všech automobilů, které přišly ke zdravému rozumu a nebojí se svou situací pravdivě veřejně prezentovat.

Nově naleznete toto vydání v elektronické formě na naší webové stránce [www.aci.cz](http://www.aci.cz) v sekci O nás/magazíny. Věříme, že to bude pro vás přínos, a na tomto místě naleznete i všechna starší vydání, ke kterým se můžete vrátit.

Pokud máte doma v garáži i vy cokoliv zajímavého (auto nebo motorku) a rádi byste se s tím pochlubili, tak neváhejte a napište nám na [info@aci.cz](mailto:info@aci.cz).

Užívejte předvánoční čas, konec roku 2024 a nepamenejte, že ACI je na vaší straně.

**Váš tým ACI**

**OBSAH**

- 06 Olina** představuje automobilové novinky
- 08 Olina** představuje motocyklové novinky
- 10 Řídíme legendy** – Datsun VB310
- 16 Tip na výlet** – Automobilová muzea Stuttgartu

- 16 30 let ACI**
- 22 Dr. Wack**
- 26 V sedle** – BMW R90S
- 28 Věděli jste, že...** – Alfa Romeo Giulietta slaví 70 let
- 32 Cestopis** – Na pionýru do Maroka

**10**

**Pánové, zadejte se**



**ZA VOLANTEM Datsun VB310**

Intérové auto zapadá se svou nevýrazností. Stříbrná provedení v řadě, se skvělými detaily. Každý si v prostředí našeho magazínu najde svůj koncept a v celkovém stylu vydrží až do konce. Datsun VB310, který byl vyroben v roce 1970, je jedním z posledních modelů této značky.

**P**ředevším je to vzhledem velmi zajímavé. Ten je obrovský, ale zároveň velmi praktický. Všechno je v něm, včetně motoru, který je umístěn vzadu. Vzhledem k tomu, že se jedná o vůz s otevřeným karoserií, je velmi odolný a praktický. Vzhledem k tomu, že se jedná o vůz s otevřeným karoserií, je velmi odolný a praktický. Vzhledem k tomu, že se jedná o vůz s otevřeným karoserií, je velmi odolný a praktický.

**10** GARŽINFO 11

**26**

**Game Changer**



**V SEDLE BMW R90S**

**Co na to odpovíte?** Tímto, tak, že BMW má v této oblasti velmi silnou pozici. Vzhledem k tomu, že se jedná o vůz s otevřeným karoserií, je velmi odolný a praktický. Vzhledem k tomu, že se jedná o vůz s otevřeným karoserií, je velmi odolný a praktický.

**Správně je to tak** Především je to vzhledem velmi zajímavé. Ten je obrovský, ale zároveň velmi praktický. Všechno je v něm, včetně motoru, který je umístěn vzadu. Vzhledem k tomu, že se jedná o vůz s otevřeným karoserií, je velmi odolný a praktický.

**16** GARŽINFO 17

**TIRÁŽ**

Garáž Info / Magazín pro chlapy, co drží auta při životě  
Vydavatel: ACI – Auto Components International, s. r. o., [www.aci.cz](http://www.aci.cz)  
Vydavatel neručí za obsah inzerátů. Komerční nabídky platí do vyčerpání zásob. Změna cen vyhrazena. © 2024 ACI – Auto Components International, s. r. o.



## PŘEDSTAVUJEME



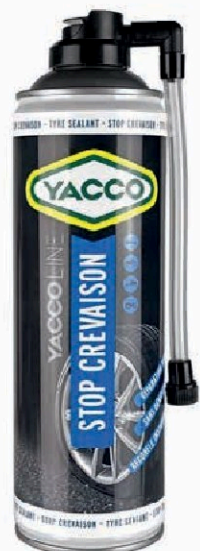
### Plastové nájezdy

2 tuny, vysoké, 2 ks  
Kód: 9901201.1  
Cena: 2 257 Kč (91,72 EUR)



### Ultrazvuková myčka, objem 22 l

digitální regulace  
vnitřní rozměry 500 x 300 x 150 mm  
Kód: 9901400  
Cena: 10 572 Kč (429,68 EUR)

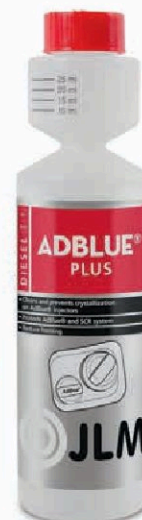


### YACCO Oprava pneu

STOP CREVAISON, 500 ml  
Kód: MY 7438  
Cena: 240 Kč (9,73 EUR)

### AdBlue Plus 250 ml

ochrana proti krystalizaci  
aditivuje 100 l AdBlue  
Kód: ADBLUE 96  
Cena: 534 Kč (21,68 EUR)



### Sportovní kat. benzín EURO 4

Kov. vložka 200 cpsi, vnitřní průměr 55 mm (kulatý)  
průměr těla 100 mm, 1x šroubení lambda NEREZ  
Kód: V CAT55100E4  
Cena: 7 431 Kč (323,78 EUR)



### Průmyslové dvouvrstvé utěrky

2 role, 500 útržků - modré  
sada 2 ks  
Kód: R UTERKY B  
Cena: 635 Kč (27,68 EUR)



### Zařízení pro indukční ohřev

GYS POWERDUCTION 10R  
Včetně 5 ks cívek  
Kód: GY 062504  
Cena: 13 903 Kč (565,08 EUR)

### Startovací zdroj A-TECH BOOSTER

12V 3100A  
Kód: BAT203  
Cena: 8 216 Kč (333,94 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH.





### Kryt tažné spojky

Ochrana proti povětrnostním vlivům  
Kód: 9908355  
Cena: 501 Kč (20,36 EUR)



### Svařovací přístroj MIG/MAG

bez redukčního ventilu  
GYS SMARTMIG 162  
Kód: GY D33160  
Cena: 12 695 Kč (516 EUR)



### LIQUI MOLY Sprej

pro montáž pneumatik, 400 ml  
Kód: LI 1658  
Cena: 283 Kč (11,51 EUR)

### ROBERLO STONECHIP PROTECTOR

Černý ochranný nástržik ve spreji, 500 ml  
Kód: R 64714  
Cena: 236 Kč (10,28 EUR)



### Nerezová trubková spojka

průměr 55–59,5 mm, délka 125 mm  
Kód: V 004-853  
Cena: 351 Kč (14,57 EUR)



### Dílenké lehátko s odkládacím prostorem

délka 90 cm  
Kód: SH CP9605  
Cena: 599 Kč (24,35 EUR)



### Ručník z mikrovlákna

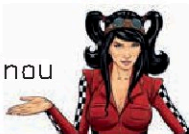
pro detailní leštění skel, 40 x 30 cm  
340 g (balení 2 ks)  
Kód: 9901452  
Cena: 82 Kč (3,35 EUR)

### Sada Gola 1/4", 3/8", 1/2"

172 ks, KUNZER  
Kód: KZ 7SS172  
Cena: 2 414 Kč (98,11 EUR)







## BMW 2 GRAN COUPÉ

Podvozková skupina BMW řady 1 posloužila k vzniku dalšího automobilu, a to BMW 2 Gran Coupé (F44, 2019–2024). Z názvu je patrné, že ponese určité ideové prvky větší modelové řady BMW 4 Gran Coupé. Tedy menší designéřsky podařená „stylovka“, na kterou dosáhne více zákazníků. Když se na auto zahledíme, tak jsme možná schopni říci, kdo bude nejčastěji usedat za jeho volant. Mladý úspěšný jedinec či pár bez dětí, kterému se ekonomicky dobře daří. Vstup nové generace s označením F74 na český trh se plánuje s příchodem jara 2025. BMW 2 Gran Coupé se vyrábí v Lipsku a na jedné lince s ním můžete spatřit také BMW řady 1, BMW řady 2 Active Tourer a MINI Countryman. Denní produkce lipské továrny je 1300 vozů, z čehož připadá na BMW 800 jednotek a na MINI zbývajících 500 automobilů.

## LANCIA YPSILON HF

Sledovat, jak v uplynulých dvaceti letech pomalu umírá jedna z nejstarších evropských značek, kterou před 118 lety, v listopadu 1906, založil Vincenzo Lancia, bylo bolestivé. V nabídce už zůstával poslední model Lancia Ypsilon, který představoval pomyslné dno, od něhož se nyní italská značka odráží do nové budoucnosti. Nedlouho po představení poslední generace LANCIE Ypsilon se objevuje verze s přídomkem HF, tedy sportovně laděná verze s největším výkonem 207 kW (280 k). Do médií se dále dostávají fotografie skutečného rallyového speciálu, vedle něhož pózuje dvojnásobný mistr světa v rallye, legendární Miki Biasion. Lancia navíc slibuje, že brzy uvidíme nové generace modelů Gamma a Delta. Je na co se těšit a můžeme si jen přát, aby se našlo dost těch, jejichž srdce si Lancia získá.



## KIA TASMAN

Několik desetiletí byla auta tohoto typu okrajovou záležitostí pro pár lesníků, zemědělců, stavitelů či horalů. A nyní jde o trendovou záležitost, která nutí nejednoho výrobce vydat se tímto směrem. Tradiční klientela, která pick-up využívá k práci, se v podstatě nezměnila, ale vedle ní se objevila nemalá množina těch, kteří skrze takové auto chtějí něco říci o sobě. Stranou tedy nyní nezůstává ani Kia. Hovořit zde o rozměru a počtu displejů nebo o počtu USB a on-line připojení je nepochybně zbytečné. Pod kapotou budou v nabídce dva čtyřválcové, benzínový s objemem 2,5 litru, s největším výkonem 207 kW (281 k), jehož prezentovaná kombinovaná spotřeba bude 12,5 l/100 km, a přeplňovaný dieselový s objemem 2,2 litru, který nabídne největší výkon 154 kW (210 k) s kombinovanou spotřebou 7,6 litru. Obě verze jsou potom k dispozici pouze s 8stupňovým automatem.



## DACIA SPRING

Celosvětový trh ukázal svou sílu, když nechal všechny politiky, automobilové výrobce a příznivce elektromobility daleko za jejich očekáváním. Zatímco většina světa počítá nepředstavitelně vysoké ztráty, které přineslo protlačování elektromobility stranickou lopatou, poloslepá česká vládnoucí garnitura trochu naivně začala podporovat prodej elektromobilů. Ale pojďme pryč od ideologií a politikaření. Elektromobilita jako taková svůj smysl má. Nikoliv jako jediná budoucí alternativa, ale jako alternativa ke spalovacím motorům. Dacia Spring je spolu s dalšími malými elektromobily smysluplným počinem, který může řešit nároky na mobilitu v městských aglomeracích. Dokonce by dávalo smysl, kdyby do center měst mohly jen malé elektromobily. Velká elektrická SUV a luxusní limuzíny skutečně nejsou z pohledu ekologie řešením budoucnosti. A pokud se někdo skutečně jako ekolog cítí, pak rád pojedje do své kanceláře minielektromobilem. Dacia Spring je nejlevnějším elektromobilem na českém trhu, má dojezd podle režimu jízdy 225 až 305 km, což musí každému, kdo to myslí vážně, na jeden den stačit.



## ALFA ROMEO

Odcházející šéf Alfy Romeo, Jean-Philippe Imparato, se na pařížském autosalonu rozhovořil o budoucnosti značky. Už od roku 2021 se představitelé značky netajili tím, že do roku 2027 chtějí svým zákazníkům nabízet pouze elektrická auta. Dosavadní vývoj trhu elektromobilů, nedostatečná poptávka a odbyt, přiměl nejen Alfu Romeo vážně uvažovat o jejich předchozích snahách. Jasně tedy zaznělo, že spalovací motory rozhodně zůstanou na výrobních linkách automobilky déle, než se původně očekávalo. Elektrické modely zůstávají ve výrobním programu, ale všechny modely, tedy i nástupce modelů Giulia a Stelvio, budou i nadále nabízeny se spalovacími motory.



## PRVNÍ ZIMNÍ PNEUMATIKA

Za první zimní pneumatikou na světě stojí výrobce pneumatik Nokian. Nokia je finské město nedaleko Tampere a právě tam se začala vyrábět a prodávat zimní pneumatika pro malé nákladáky před 90 lety, která nesla jméno Kelirengas. Denní produkce tehdy byla 110 pneumatik. O pouhé dva roky později spatřila světlo světa první zimní pneumatika pro osobní automobily, jejíž jméno bylo a dodnes je Hakkapeliita. Hakkapeliita byli finští vojáci kavalérie, kteří bojovali za Švédsko během třicetileté války (1618–1648) a během následujících válek zejména v 17. století. Jsou proslulí svou výraznou rolí lehké jízdy, která je známá svou rychlostí, pohyblivostí a účinností v potyčkách.





### QJMOTOR FORT 350

Pro výrobce QJMotor je model Fort 350 prvním velkým skútre. Na první pohled je až příliš podobný jak BMW C400 GT, tak i Voge SR4 Max 350. Jak se to mohlo stát? Podobnost mezi BMW a Voge může udivovat je toho, kdo dosud nevěděl, že BMW je vyráběno v továrně Loncin a Voge je prémiová značka koncernu Loncin. Skutečnou novinkou ovšem je, že koncern Loncin, jako výrobce pohonných systémů, úzce spolupracuje s QJ Motor jako se svým zákazníkem. Vysvětlení podobnosti všech tří skútrů tedy nebylo tak složité. A když se k tomu při-

dá fakt, že všechny tři motocykly byly vyvíjeny společností Ricardo Motorcycle, pak už se není čemu divit. Technické údaje všech tří skútrů jsou s minimálními rozdíly víceméně identické. Rozvor 1565 mm je pro všechny tři stejný, rozměry kol a hodnoty pružicích jednotek jsou identické, BMW váží 213 kg a oba Číňané 214 kg. BMW má výšku sedla 775 mm a čínští sourozenci 780 mm. Významný rozdíl je především v ceně, kdy Číňan je o 2000 Euro lacinější ve srovnání s BMW. Pokud QJMotor Fort 350 vůbec někdy skončí na evropském trhu, pak s největší pravděpodobností pod značkou Benelli.



### BRIXTON STORR 500

Když Brixton prezentoval poprvé tuto motorku na EICMA 2022, vyvolaly se zajímavé reakce na její podobu s jinými modely na trhu. Trvalo pak další dva roky, aby se na stejné výstavě prezentovala již produkční verze cestovního endura, která má přijít na evropský trh v roce 2025. Jméno Storr znamená ve skotském dialektu „nezničitelný balvan“. K výbavě motorky patří spodní ochranná ližina, kontrola tlaku v pneumatikách, mlhovka a USB zásuvka. Výška sedla 839 mm nepatří k nejlepším hodnotám na trhu. Základem pro Brixton Storr 500 je aktuální Crossfire XC, z kterého Storr 500 převzal známý dvouválec se zdvihovým objemem 486 cm<sup>3</sup>. Největší výkon při 8500 1/min je 35 kW (48 k) a největší točivý moment 43 Nm při otáčkách 6750 1/min. O přenos síly se stará 6stupňová převodovka a o bezpečnost odpojitelné dvoukanálové ABS. Nechybí ani moderní TFT displej.

### MOTO MORINI CORSARO GT

Říká se, že slibem nezarmoutíš. Při příležitosti EICMA 2023 Moto Morini prezentovalo dvě novinky V2, Corsaro a Corsaro Sport, a dodnes je nikdo fyzicky neviděl. V roce 2024 pak přišla prezentace Morini Corsaro GT s předběžným uvedením na trh v druhé polovině roku 2025. Tak uvidíme a nepřestáváme čekat. Základem pro Corsaro GT je známý motor V2 se zdvihovým objemem 750 cm<sup>3</sup> s největším výkonem 96 koní. Motorka pak zaujme nejedním zajímavým detailem. Takže čekat a čekat, třeba se to vyplatí.





## HONDA GB350

Honda GB350 je jméno, které musí mezi milovníky značky Honda vyvolávat pozitivní rezonance. V roce 1985 postavila Honda na základech modelu XBR500 zajímavé „kafičko“, které se nesetkalo s úplně vřelým přijetím. Do počátků retro revoluce tehdy ještě zbývalo dobrých dvacet let. Nyní Honda opět sáhla po ikonickém označení GB. Jak ukazují úspěchy modelu Royal Enfield v této objemové kategorii, Evropa je dobře naladěna na motoriky v retrostylu s výkonem kolem dvaceti koní. Klasický vzhled je důležitější než ohromující výkon. Na evropském trhu Honda GB350 vyráží do boje o zákazníka právě s největším konkurentem, kterým je Royal Enfield Hunter 350. Moderní jednoválec Hondy má zdvihový objem 348 cm<sup>3</sup> a nabízí největší výkon 21 koní při otáčkách 5500 1/min a největší točivý moment 29 Nm při otáčkách 3000 1/min. Výrobce udává spotřebu 2,5 l/100 km znamená, že s nádrží na 15 litrů ujedete teoreticky 600 km. Prakticky s rezervou 500 km, což není špatné. Honda GB350 váží 180 kilogramů a používá vzadu 18palcová a vpředu 19palcová kola. Na německém trhu stojí 3900 Euro a je jen otázkou času, kdy se dostane na český trh.



## CFMOTO 675 NK

Nový tříválec prezentoval výrobce CFMoto při příležitosti EICMA 2023 a používá ho v plně kapotované verzi 675 SR-R. S příchodem modelového roku 2025 se tento motor objeví v rámu nového naháče CFMoto 675 NK. Motor splňuje emisní normu Euro 5+ a nabízí největší výkon 66 kW (90 k) při 11 000 otáčkách. Největší točivý moment 68 Nm je k dispozici již při otáčkách 8250 1/min. Všechna technická data pro naháče NK se shodují s kapotovanou verzí SR-R, včetně největší rychlosti 200 km/h.



## MORBIDELLI C 1002 V

Stejně jako v případě mrtvých automobilových značek (anglické MG) loví Číňané mezi spícími motocyklovými značkami, aby mohli následně oslovovat se svými produkty tradiční evropskou veřejnost pod kdysi zvučným jménem evropské značky. Giancarlo Morbidelli jako výrobce motocyklů proměnil svou lásku k motocyklovým závodům ve čtyři tituly světového šampiona ve třídě 125 cm<sup>3</sup> (v letech 1975, 1976 a 1977) a ve třídě 250 cm<sup>3</sup> v roce 1977. V roce 1994 představil světu unikátní Morbidelli V8 se zdvihovým objemem 847 cm<sup>3</sup>. Pro svou cenu byla tato motorka neprodejná, ale byla v roce 2001 zapsána v Guinnessově knize rekordů jako nejdražší

motorka na světě. Několik exemplářů této motorky je dnes muzejním exponátem, například v New Yorku, Bilbao, Las Vegas a Birminghamu. V dubnu 2024 značku koupili Číňané.

Morbidelli C 1002 V je pro evropský trh přepracovaný GK 1000 Thor výrobce Gaokin Moto. Nejde pouze o plagiát Gaokinu, ale motorka je skutečně konstrukčně upravená pro nároky evropského trhu, včetně hliníkového rámu, centrální pružící jednotky, brzdového systému Brembo a ABS, které dodává Bosch. Dvouválec V2 s úhlem 80 stupňů a objemem 997 cm<sup>3</sup> nabídne největší výkon 88 koní a největší točivý moment 90 Nm již při otáčkách 5250 1/min. V Německu se nabízí od letošního podzimu za 9900 Euro.



# Pánové, zadejte se



*Většina z nás slyšela tato slova v tanečních. Stáli jsme proti sobě v řadách, na jedné straně dívky, na druhé straně mladí muži. Každý si v té protější řadě vyhlédl tu nejhezčí tanečnici a ne vždy jsme byli nejrychlejší a úspěšní.*

*Text: Petr Láška, foto: Vít Hrzán*

**P**odobné je to s výběrem veterána, když se rozhodneme zrovna této tanečnici věnovat svůj čas a peníze. Když už se rozhodneme pořídit si staré auto, působí na nás u prvního kusu mnoho faktorů. Musíme k dané značce chovat nějaké sympatie, konkrétní model se nám musí líbit, musí být jakýmsi naším snem. A pak to všechno v mnoha případech zhatí peníze, protože musíme mít na ten svůj sen potřebné bankovky. Anebo, co když je to dámská volenka a veterán si sám najde svého tanečníka. A co když je potřeba odtancovat více kousků, abyste poznali, že to je to pravé, co vás bere za srdce?

U veteránů je zajímavý nejen samotný automobil, ale mnohdy

i jeho životní příběh. Ten nás potom může citově zavazovat a vytvářet naše vnitřní přesvědčení, že nesmíme zklamat. Vít Hrzán našel ve svém Datsunu obojí. Je to jeho první veterán a cesta k němu také

nebyla úplně přímá. A příběh samotného auta? Ten je úžasný. Považte, Vít je teprve druhým majitelem auta, které bylo vyrobeno v roce 1979. Ale nebudeme pospíchat.







{150Y}) a taky až do devadesátých let na Tchaj-wanu jako Yue Loong YLN 302. Auto vždy poháněl motor řady „A“ a disponovalo 4- nebo 5stupňovou manuální převodovkou, případně velmi vzácně 3stupňovou automatickou převodovkou, a vždy měl tento Datsun pohon zadních kol.

Karoserie se vyráběla ve verzích sedan a coupé, byly i dvě verze combi. Ta Vítkova verze, kterou vidíte na obrázcích, a pak fastback s víc seseknutou záďí, který se honosně jmenoval Sunny California. Zajímavostí byl 3dveřový „panel van“ bez zadních oken pro malé náklady, který byl s největší pravděpodobností dostupný pouze s pravostranným řízením.

Konkrétní Vítkovo auto je předfacelift combi se základní výbavou, motorem i převodovkou – tedy s bezpečnostními pásy jen na předních sedadlech. Zajímavostí je absence středového tunelu, jeden reproduktor v palubní desce a místo koberce je takové gumo-

Napřed trochu technických informací o autě, jehož hrdým majitelem je dnes Vít Hrzán. Jedná se o Datsun VB310 z roku 1979 (verze před faceliftem). Auto by dle všech informací mělo být v této konfiguraci jediné ve střední Evropě. Nějaké podobné kousky

se dají ještě sehnat v jižní Evropě, zejména pak v Řecku nebo ve Španělsku.

Po světě se různé verze tohoto auta prodávaly ještě jako Datsun/ Nissan Sunny, Datsun 210 nebo Datsun 120Y (vždy dle kubatury motoru – od 1,2 {120} až po 1,5





## ZA VOLANTEM Datsun VB310

vé cosi. Zvenku se výbavy lišily chromovým dekorem čelní masky – tento exemplář je bez chromového dekoru. Motor je A12a s výkonem 69 koní, spojený se 4stupňovým manuálem a otevřeným diferenciálem na zadní nápravě. Motor je plněn pomocí dvoukomorového karburátoru Hitachi.

Víťa koupil Datsuna už v roce 2014 jako odstaveného v garáži z dědictví po prvním majiteli, panu Bursovi. Pan Bursa byl prospektor a auto dostal jako nové od svého tehdejšího zaměstnavatele pro služební účely, když hledal ropu v libyjských pouštích. Auto pak samozřejmě využíval i se svou rodinou. Když byl pan Bursa repatriován, byla mu nabízena možnost letecké přepravy rodiny zpět domů do Jablonce, ale Datsuna by musel nechat svému osudu v Libyi. Díky hlubokému vztahu celé rodiny k autu jako takovému



se ale rozhodl pro zhruba 7000 km dlouhou cestu po vlastní ose. Z Libye se tehdy vydali přes Tunisko, Alžírsko a Maroko, aby se přeplavili Gibraltarským průlivem do Evropy a skrz celou západní Evropu dorazili až domů do Jablonce nad Nisou. Tam pak Datsun sloužil

celé rodině až do smrti svého majitele v roce 2013.

Hledání toho pravého veterána byl pro Víťka celkem oříšek. Zadání znělo jasně, starý japonský veterán z počátku 80. let s pohonem zadních kol. To se ale lépe řekne, než stane realitou. Trh v Čechách





je velmi malý a ani v okolních státech nebyla nabídka moc široká. Další komplikací byl bohužel i značně omezený rozpočet a schopnosti. Nakonec se ozval kamarád Jirka, stejný blázen do krabicových Japonců jako Vítek, s tím, že ví o „třistadesítce“ na prodej. No a po pár dnech už Datsun cestoval na podvalu do svého nového domova, kde se hned podrobil takové rychlé renovaci. Cílem bylo auto rychle zprovoznit a užívat si svého prvního veterána. Nicméně po úspěšné STK a pár desítkách kilometrů odešel motor. Na auto pak nebyl čas a případná oprava byla v nedohlednu. Datsun tak putoval ke kamarádovi, který vytáhnul motor, začal na něm pracovat, ale kvůli nákupu nemovitosti také neměl na dokončení opravy čas. Datsun pak odpočíval v suché stodole dalších pár let, než ho Vítek v roce 2020 přivezl zpět a začal s pořádnou

renovací s jasným cílem, uchovat maximálně původní stav auta.

Došlo ke kompletnímu odstrojení, vyvaření všech korozi zasažených míst, dodělal se motor, kompletně se zreparaovala přední náprava (díly přicházely po objednávce z Austrálie a Japonska). Věci, jako odřené a pobouchané nárazníky, popraskaný původní lak atd., se majitel rozhodl zachovat, jsou přece svědectvím o zážitcích a životě auta jako takového. Při této renovaci šlo hlavně o perfektní technický stav.

Nakonec celá renovace trvala až do června 2022, kdy auto úspěšně prošlo STK i veteránskou testací, a protože Vítek ctí dobovou hodnotu, tak zachoval atmosféru minulosti i v doplňcích, kterými bylo auto původně vybavené. K tomu patří kola z roku 1983 typu Work Equip 03, zahrádka taktéž z 80. let, stejně jako mlhov-

ky AutoPal, volant Nardi Classic i přední lízátko.

Od roku 2022 objíždí Víta s dcerou, ale i někteří důvěryhodní kamarádi, kteří si Datsuna rádi půjčují, veteránské rally hlavně v severních Čechách. V létě s autem jezdí i normálně na nákupy a dá se říct, že při hezkém počasí nahrazuje služební auto, které zůstává stát u domu. Každý kilometr za volantem takového auta se totiž v mysli násobí 100x a ze zážitků s veteránem pak žiju celou dlouhou zimu, říká majitel.

Vtipné je, že Datsun Vítků ještě nikdy nikde nenechal, což se o služebním VW říct nedá. Datsun už není jediným veteránem v „garáži“ svého majitele, momentálně probíhá renovace dalšího japonského veterána, a to Toyoty Corolla KE35, kterou můžete sledovat na Instagramu majitele:

[www.instagram.com/petroladdie/](https://www.instagram.com/petroladdie/) ▲





# Čas na historii

*Zimní počasí kromě lyžování příliš nepřeje rodinným výletům do přírody. A tak právě v zimě je pro milovníky krásných automobilů ten pravý čas k návštěvě muzeí. Tak co třeba Stuttgart a jeho Mercedes-Benz Muzeum a Porsche Muzeum. Text: Michal Štěpán, foto: Mercedes-Benz, Porsche*



## Mercedes-Benz Museum

Muzeum se nachází nedaleko hlavní brány do výrobního závodu Stuttgart – Untertürkheim a jeho budova byla otevřená pro veřejnost v roce 2006. Budovu s výškou 47 metrů navrhli nizozemští architekti Ben van Berkel a Caroline Bos. Za uplynulých 18 let muzeum navštívilo více než 13 milionů návštěvníků. Výstavní prostory pokrývají plochu 16 500 m<sup>2</sup> a spatřit zde můžete více jak 160 automobilů. Celková délka prohlídkové trasy je až 5 kilometrů a určitě není problém strávit zde při důkladné prohlídce exponátů celý den. Muzeum je otevřené od úterý do neděle v čase od 9 do 18 hodin. Dospělý zaplatí za celodenní vstupné 16 Euro, snížené vstupné 8 Euro potom platí pro děti od 13 do 17 let, studenty a seniory nad 64 let. Děti do 12 let mají vstupné zdarma, stejně tak jako dopředu nahlášené skupiny žáků či studentů, kdy na každých pět žáků je vstup zdarma pro jeden doprovod. Malá rodinná vstupenka přijde na

24 Euro a platí pro jednoho dospělého včetně tří dětí ve věku 13 až 17 let. Větší rodinná vstupenka přijde na 40 Euro a ke třem výše zmíněným dětem se mohou připojit dva dospělí.

## Porsche Museum

Muzeum se nachází v části města Stuttgart-Zuffenhausen a své

brány otevřelo veřejnosti na počátku roku 2009. Za 15 let své existence muzeum přivítalo v roce 2024 již přes 6 milionů návštěvníků. Mezi návštěvníky byly celebrity, jako například Paris Hilton, The Backstreet Boys, Arnold Schwarzenegger nebo AC/DC. Porsche v roce 2023 oslavilo 75 let od zahájení výroby prvního modelu Porsche 356, což v tomto roce přivedlo do muzea v meziročním srovnání o 54 % více návštěvníků. V roce 2023 Porsche také slaví 60 let od zahájení výroby modelu 911. V červenci 2024 muzeum otevřelo speciální výstavu k výročí 50 let od prvního Porsche 911 Turbo. V Porsche Muzeu je otevřeno od úterý do neděle v čase od 9 do 18 hodin. Dospělí zaplatí za vstup 8 Euro, snížené vstupné 4 Euro potom platí pro děti od 14 let, studenty a seniory. Děti do 14 let v doprovodu jedné dospělé osoby mají vstup zdarma. ▲





Kompletní nabídka olejů



MADE IN FRANCE

since 1919





# Perlová svatba

*Když se dva lidé vydají na společnou cestu životem, tak po třiceti letech manželství slaví „Perlovou svatbu“. S firmou ACI spojilo za uplynulých třicet let své životy v řadách zaměstnanců několik stovek lidí a v řadách zákazníků to potom byly desítky tisíc. Text: Matěj Pleskač, foto: ACI*

## 30 let a 3 sídla ACI

Tento rok jsme oslavili 30 let existence firmy. Přesněji řečeno, zápis společnosti ACI do obchodního rejstříku proběhl 2. března 1994. Na jaře jsme tedy uspořádali oslavu krásných firemních kulatin, kterou jsme strávili v uzavřeném

okruhu zaměstnanců a jejich rodin. Ta se konala pod otevřeným nebem na Veslařském ostrově v Praze, který byl právě prvním sídlem naší firmy. Při té příležitosti vznikla také tabulka s koláží fotek z našich celkem třech sídel.

Pamětníci, z nichž někteří jsou u nás již od samotného začátku v roce 1994, mohli s nostalgií zavzpomínat právě na první provozovnu na Veslařském ostrově a nováčci se pobavili fotkami svých tehdy velmi mladých kolegů a šéfů.

## Veslařský ostrov: 1994–2002

Na tohle období se vzpomíná asi nejraději. Naše první prostory byly pronajaté od veslařského klubu Blesk přímo na ostrově. Prostředí to bylo unikátní – kdo by nechtěl chodit do práce na ostrov, který je téměř v centru Prahy pod Vyšehradem, přitom se však nemačkat v úzkých a přelidněných uličkách

hlavního města? Navíc být z obou stran obklopený pobřežím řeky, která je z jedné strany zarostlá zelení a ze druhé nabízí ničím neblokováný výhled na Císařskou louku. Možná si ještě někdo z vás vzpomene i na osobní návštěvy ACI na ostrově v dobách, kdy ještě neexistovaly žádné rozvozy po celé České

i Slovenské republice, ale jezdilo se zkrátka pro zboží osobně. A pokud patříte k tradičním zákazníkům z devadesátých let a pro díly jste jezdili často, osobně jste také znali většinu tehdejšího osazenstva firmy. Byla to holt jiná doba, nikam se tolik nespěchalo jako dnes, provoz v Praze byl pětina než dnes, mož-







ná ještě menší. Příjezd celého kamionu se zbožím byl svátek, například na jedné fotografii můžete vidět tehdejšího obchodního a dnešního generálního ředitele firmy Marka Koplíka, jak pózuje s kamionem zboží, které se tehdy z důvodu nedostatku místa v budově skládalo i do provizorní kovové loděnice.





## Jawa Strašnice 2002–2008

Na ostrově bylo sice krásně, ale zoufale tam chybělo místo pro tehdejší personální i obratový růst firmy a potíže byly i s logistikou kvůli úzkému mostu a příjezdové cestě. S přelomem milénia jsme tedy pořídili první vlastní objekt, který jsme také pro naše potřeby kompletně rekonstruovali. Aby firma ušetřila co nejvíce nákladů na rekonstrukci, do vlastní režie si tento projekt vzal zakladatel ACI a bývalý ředitel Filip Pleskač. I bez jeho předchozích zkušeností s vedením podobných rekonstrukcí vše dopadlo překvapivě dobře a kompletní přestěhování do nových prostor proběhlo pár měsíců před ničivými povodněmi v srpnu 2002. Nikdo nemohl vědět, že pokud by se to nestihlo, prostory

ACI, včetně kompletních skladů zboží, by na Veslařském ostrově tyto záplavy dočista smetly a kdo ví, jestli by takovou destrukci firma vůbec přežila.

Na Strašnicích byla asi ze všeho nejzajímavější historie objektu – jednalo se totiž o bývalý pražský závod Autfit, který za první republiky vyráběl motocykly značky Ogar.



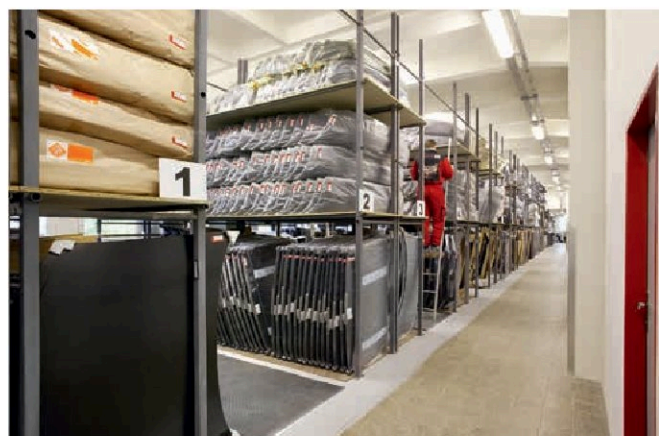


Objekt byl po znárodnění přiřazen k továrně Moto Jawa. V tomto objektu například sídlil Výzkumný a vývojový závod (VVZ Jawa), ve kterém se vyvíjely a testovaly mo-

tory, ale také zde prováděli detailní rozbor a analýzu opotřebených materiálů na motorkách, které absolvovaly náročné závody.

Byť byla bývalá Jawa kompletně

přebudovaná, už za několik let bylo jasné, že objekt nestačí. Největší potíží byl nedostatek místa pro expedici zboží, proto začalo opět další hledání vhodného sídla.





## Běchovice 2008–2024

Místo, které zná nejlépe asi větší na ze zákazníků i dodavatelů, na kterém už za pár let oslavíme 20 let. Náš stávající objekt se skládá ze tří navzájem průchozích budov

v areálu bývalého výzkumného ústavu v pražských Běchovicích. Pravda, jsme již od města celkem odtrčeni, což dobře nehraje do karet těm z nás, kteří do práce

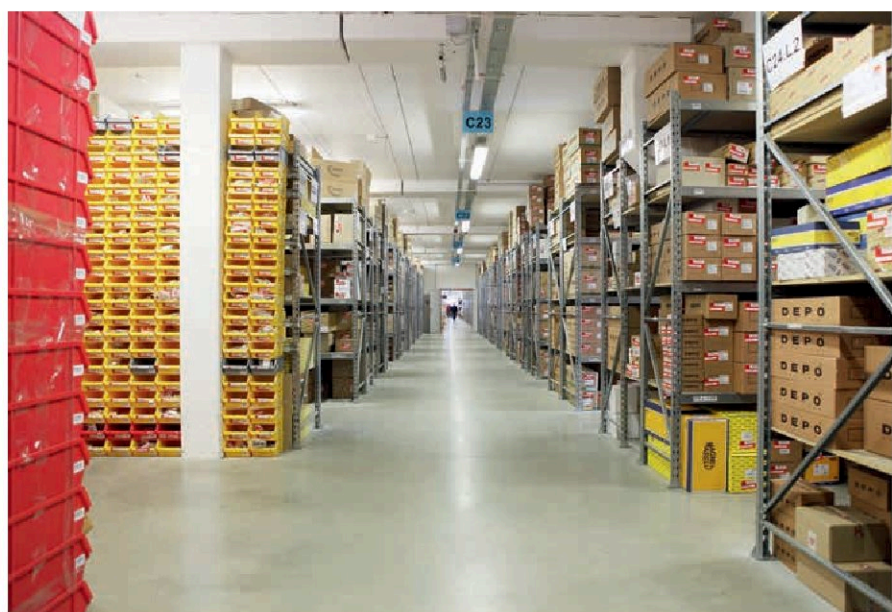
dojíždějí z opačné strany Prahy nebo ještě z větších dálek. Na druhou stranu jsou Běchovice místem, kde jsme zatím vydrželi nejdéle a měli jsme zde konečně







dostatek prostoru pro přirozené rozšiřování sortimentu i poskytovaných služeb. Například zde má svou vlastní menší budovu náš tým klimatizačních techniků, kteří se nově věnují i plnění automatických převodovek, a máme také prostor pro vlastní servis firemních vozů. Největší novinkou a velkou změnou ve fungování ACI obecně však byl vznik divize ACI moto v roce 2014. Doslova po hlavě jsme se tehdy vrhli na trh nejen s díly, ale hlavně s oblečením a výbavou pro motorkáře, a rozjeli jsme několik vlastních značek. Za zmínku stojí hlavně Cassida – námi obnovená značka motocyklových přilby, kterou mohou pamětníci znát ještě ze socialistického Československa. Byť máme v nabídce i pár „retro“ modelů, převážná většina Cassid jsou moderní přilby s aktuálními bezpečnostními standardy, kterým se kokosky ze sedmdesátých let nemohou rovnat. Zároveň jsme se stali distributory některých globálně oblíbených značek, jako je Alpinestars, Oxford, Airoh, FLY Racing a 100%. Nutno podotknout, že už nám i v Běchovicích začíná být poněkud těsně, tak uvidíme, jaké změny přinese dalších pár let! ▲







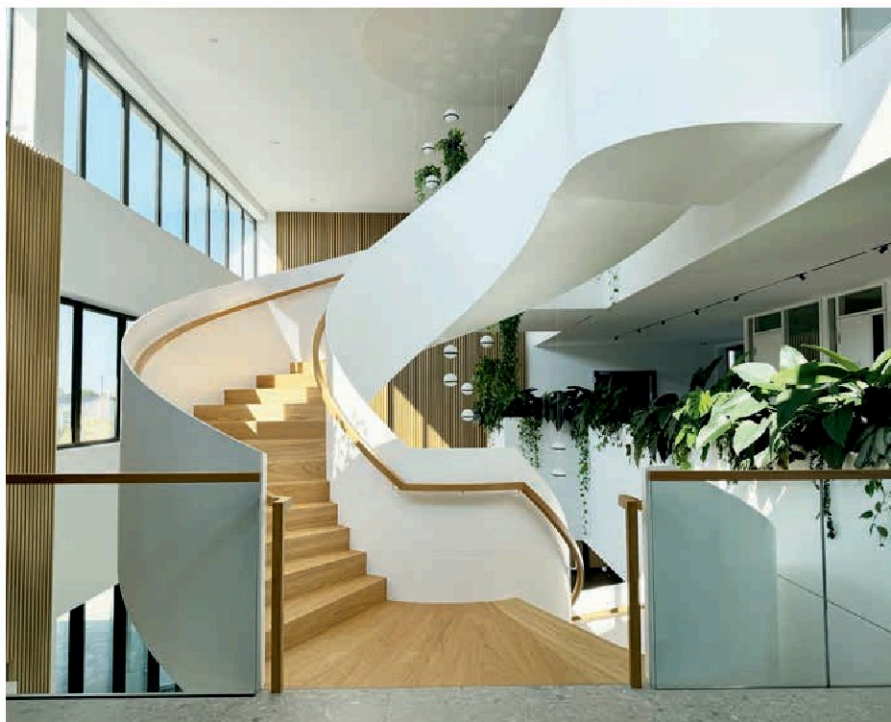
## Německá preciznost v autokosmetice

*Německou společnost Dr. Wack OK Chemie, která vyrábí kosmetiku pro auta, motocykly i kola, už mnoho z vás zná a některé jejich produkty již používáte. Přinejmenším ti z vás, kterým není pravidelná péče a ruční mytí vašich strojů cizí. Text: Matěj Pleskač, foto: ACI*

**J**sme velice rádi, že si nás vybrali jako hlavního importéra pro Česko a Slovensko. I díky tomu jsme měli v září tu čest navštívit zcela nový areál této pokrokové firmy, který si postavili v Baar-Ebenhausenu poblíž Ingolstadtu. Strávili jsme tam dva dny, během kterých nám němečtí kolegové představili své nadčasové sídlo, do kterého se nastěhovali v létě a ve kterém mají konečně jak dostatek prostoru pro veškerý vývoj a výrobu, tak i pro budoucí růst. Tato firma má dvě hlavní divize a v současné době v této hlavní pobočce pracuje zhruba 200 lidí, z nichž pár desítek jsou přímo diplomovaní chemici. Interiér a vybavení jejich budov nám doslova vzalo dech a je vidět, že to s rozvojem společnosti myslí opravdu vážně a oproti dnešnímu stavu mají kapacitu pro trojnásobný počet zaměstnanců.

Samotná značka Dr. Wack se věnuje produktům pro koncové uživatele a divize Zestron je výrobce profesionální průmyslové chemie, která se používá v mimořádně citlivých výrobních procesech pro čištění základních desek, čipů

a jiných součástí, například ve výrobě letadel Airbus nebo u výrobců telefonů a počítačů značky Apple. Tak obrovské a moderní sídlo si Němci mohli vybudovat samozřejmě hlavně díky průmyslovému Zestronu, který navíc krom







domovského Německa vyrábí kvůli logistickým důvodům pro místní trhy také v USA a v Číně.

Při této návštěvě nás kromě prohlídky celého sídla čekala také prezentace a zevrubné testování produktů, se kterými sami pracujeme. Velkým překvapením pro nás bylo ověření, že i v dnešní době má Dr. Wack kompletně pod palcem samotnou výrobu a plnění přípravků, od míchání roztoků v obrovských kádích až po uzavírání

hotových lahviček. Oproti spoustě jiných „výrobců“, kteří na poli autokosmetiky de facto jen přelupují etikety (a to mluvíme bohužel i o velkých a známých značkách), je to velice příjemné zjištění. Vybavené laboratoře, obsazené vystudovanými chemiky, zase ukázaly, že profesionální přístup k práci nejsou jen plané řeči a jejich know-how je ohromující. Pokud jim doporučíme konkurenční přípravek, kterému se na našem trhu dobře

daří, prostě ho koupí a v laboratoři s ním provedou zevrubné testování. Výsledný report z testování může prokázat, že zkušený produkt například porušuje některé materiály a jejich dlouhodobé používání může vozům uškodit.

Teď už se vůbec nedíváme tomu, že řadu produktů Dr. Wack si vybrala automobilka Porsche pro jejich originální autokosmetiku. Aktuálně jsme do nabídky zařadili nové produkty včetně detaileru laku, speciálního detaileru alu kol nebo v Německu velmi populárního čističe alcantary a čalounění. Dále se můžete těšit i na příslušenství k mytí, jako je tlakový aplikátor aktivní pěny, kbelík a houbičky pro ruční leštění. ▲





### Gelový čistič ráfků kol

Cenami ověřený bestseller Dr. Wack prakticky nemá na trhu konkurenci  
KS 4000

Cena: 610 Kč [26,57 EUR]



### Kondicionér na kůži

Špičková výživa a impregnace kožených sedadel  
KS 4070

Cena: 590 Kč [25,73 EUR]



### Tlakový aplikátor pěny

Ideální pro ruční nanášení aktivní pěny pro předměty vozu  
KS 81776

Cena: 629 Kč [25,57 EUR]



### Odstraňovač škrábanců

Snadné a efektivní odstranění jemných škrábanců z laku  
KS 2714

Cena: 474 Kč [20,66 EUR]



### Čistič alcantary a polstrování

Novinka v sortimentu pro péči o interiér  
KS 2791

Cena: 448 Kč [19,51 EUR]

### Detailer interiéru mat

Vyživuje a chrání plastové díly v interiéru  
KS 4090

Cena: 419 Kč [18,24 EUR]

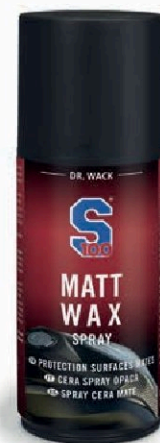






### Leštěnka na chrom

Snadno vyleští všechny druhy kovů do vysokého lesku  
KS 2405  
Cena: 363 Kč (15,82 EUR)



### Vosk na matné laky

Vhodný pro všechny matné povrchy včetně plastů a matných fólií  
KS 3460  
Cena: 410 Kč (17,87 EUR)

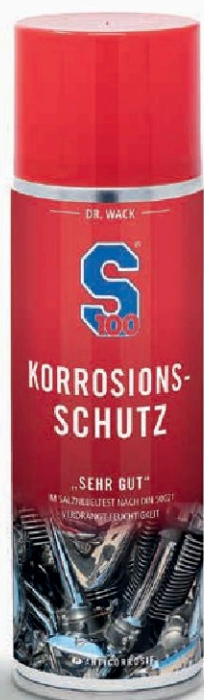


### Prací gel pro funkční oblečení

Skvělý pomocník pro praní motocyklové i outdoorové výbavy  
KS 3475  
Cena: 364 Kč (15,86 EUR)

### Ochrana proti korozi

Antikoroziní přípravek vhodný pro sezónní odstávku  
KS 3495  
Cena: 330 Kč (14,39 EUR)



### Čistič motocyklů

Účinné gelové složení aktivně uvolňuje nečistoty a nestéká z povrchů  
KS 3400  
Cena: 555 Kč (24,20 EUR)



### Čistič na kůži

Šetrný gelový přípravek na kožené i membránové materiály  
KS 3445  
Cena: 442 Kč (19,25 EUR)

### Balzám na kůži

Bestseller od S100 s pravým jojobovým olejem pro optimální výživu kůže  
KS 3448  
Cena: 353 Kč (15,40 EUR)







# Game Changer

*Představte si svět bez motocyklů BMW. Žádné GS, RT, RR, HP2. Divné, že? Píše se rok 1972 a nechybí mnoho, aby se to stalo skutečností. BMW Motorrad čelí krizi. Japonská invaze relativně levných a výkonných motorek válcuje tradiční německou značku.*

*Text: Honza Žlábek, foto: Aleš Exler*

Lidé nosí zvonáče, Rolling Stones vydávají Exile on Main Street a BMW vyrábí fádni a nudné cestovní motorky, které se moc neprodávají. I proto vedení BMW uvažuje o zrušení nebo prodeji celé motocyklové divize.

Toho si všimá mladý zaměstnanec firmy Robert Lutz a požádá o převzetí vedení nad celou motocyklovou divizí. Chce jí dát odlišný směr a trochu ji nakopnout. Dostává od BMW zelenou k před-

stavení něčeho zcela nového. Eleganční, sportovní, sexy motorku s exkluzivní cenovkou.

Do hry se zapojí dnes již pro BMW legendární Hans Muth, kterého Lutz vytáhne z automobilového designového oddělení, a výsledek je pro BMW ohromující. Rám a tlumení jsou sice převzaté z R75/5, představené v roce 1969, ale tím to končí. Motor převrtaný na 900 kubických centimetrů s maximálkou 200



kilometrů v hodině, ostrá vačka, pětikvart v sérii, dvojité kotoučové brzdy vpředu, italské karburátory Dellorto s akcelerační pumpičkou a hlavně sportovní sedlo a kapotáž se čtyřmi budíky. Všechno podtrhává barevné schéma černo-stříbrné TT Silver Smoke a později přidané oranžovo-stříbrné Daytona Orange,



### Co na to veřejnost?

Tento tah od BMW nikdo nečekal. R90S sklízí ohlas od novinářů, kteří nešetří chválou, ale mnohým zůstává hlava stát nad cenou. Vždyť za 3400 dolarů, co R90S stojí, si můžete koupit dvě Kawasaki Z1 a ještě vám 500 dolarů zbyde. Vždy to ale končí tím, že to za ty prachy stojí. Německá kvalita a preciznost v kombinaci se sportovním vzhledem je něco, co tu dlouho chybělo.

### Sportovní úspěchy

Poslední sportovní úspěchy BMW se tenkrát datovaly ještě před válkou. To v roce 1939 vyhrálo BMW Tourist Trophy, a tam se i rozhodli navázat s Helmutem Dahne. Testovací jezdec BMW a Metzeleru, který do té doby jezdil na upravené R75/5, dostal do ruky ideální stroj a v roce 1976 vyhrál s BMW R90S na Isle of Man kategorii produkčních motocyklů do 1000 ccm.

Na druhé straně oceánu se ale děly mnohem zajímavější věci. Americký importér Butler & Smith závodil na R75 už delší dobu, ovšem kvůli omezení do 750 ccm marně. To se změnilo v roce 1976, kdy v USA vznikl nový AMA Superbike šampionát s úplně novými pravidly a posunutím objemu až k 1000 ccm. Ideální doba pro to, vzít BMW R90S, trošku ho upravit a najmout hvězdy jako Steve McLaughlin nebo Reggie Pridmore. I když těch úprav bylo trošku víc.

Motor byl převrtaný na litr, dostal titanové ojnice a lepší chlazení. Hlavy dostaly úplně jiné ventily a Dellorta byla zvětšena o 2 mm na průměru. Válce byly dokonce zkráceny o dva centimetry, aby šla motorka víc klopat do zatáček. Rám a odpružení prošlo taky řadou změn, a ta nejdůležitější byla







zadní kyvná vidlice. Dva tlumiče byly nahrazeny centrální jednotkou, která měla motorku uklidnit na rychlých amerických tratích. I když superbiky vycházejí ze sérií, tehdy byla pravidla hodně benevolentní a při stavbě závodních speciálů měli konstruktéři do velké míry volné ruce. Ve zkratce to skončilo tak, že BMW ovládlo celý šampionát a obsadilo první tři místa. To bylo po válce poprvé a naposledy, co BMW s boxerem něco na silnici vyhrálo.

#### **Jak se na esku jezdí?**

Jestli čekáte kochačky na veterána, jste vedle. Motorka je sice 50 let stará, ale dá se na ní jet opravdu svižně. Obzvláště tomu pomáhají Dellorta s akcelerační pumpičkou. Díky nim jde R90S ochotně za každým přidáním plynu, což je vykoupeno vyšší spotřebou oproti standardně používaným Bingům. Motor se 67 koňmi a 76 newtonmetry je posazen spíše do vyšších otáček (na to, že to je boxer) a akcelerační ochotně



do dálničních 130, ale sebevrazi ho roztáhnou i nad 180 kilometrů v hodině. Podvozkově je motocykl z dnešního pohledu spíše měkčí a komfortní, ovšem se sportovnějším posazem a úzkými říditky. Co je ale bída, jsou brzdy. Jde o první kotoučovou brzdou, co BMW na motorce použilo, a jednopístkové brzdiče ATE jsou dost náchylné na stav celého brzdového systému. Stačí špatně nastavená vůle na páčce nebo horší lanovod k brzdové pumpě a brzdíte do zatáček i očima, doufaje, že to zachráníte alespoň zadní bubnovou brzdou. Je třeba znovu připomenout, že se jedná o 50 let starou motorku a to, že se potápí na brzdy, když za to vezmete celou rukou, že táhne při akceleraci doprava nebo že v nějakém spektru otáček vibruje, jsou vlastnosti, které požitky z jízdy jen umocňují.

R90S se sice vyrábělo pouze mezi lety 1973 a 1976 v celkovém počtu 17 455 kusů, ale dokázalo svým designem i sportovními

úspěchy znovu nastartovat popularitu motocyklů BMW. Bez něj by nikdy nevzniklo sportovně cestovní R100RS, cestovní enduro

R80GS nebo pokrokové čtyřválcové „káčko“ se vstřikováním. BMW by nikdy nebylo v motocyklovém světě tam, kde je nyní. ▲







## La fidanzata d'Italia

*Pro tento výraz se používá anglický překlad „Italy's girlfriend“, čemuž my nyní v Česku říkáme ve smyslu partnerského vztahu „přítelkyně“. Alfa Romeo Giulietta si tehdy v tomto duchu vysloužila přezdívku „Přítelkyně celé Itálie“. Text: Michal Štěpán, foto: Alfa Romeo*

**K**dyž v roce 1950 získal Giuseppe Farina titul šampiona F1 na voze Alfetta a o rok později na stejném voze dosáhl stejného úspěchu Juan Manuel Fangio, roz-

hodlo se vedení milánské automobilky, že nutně potřebuje přivést na svět model, který bude tvořit výraznější objemy prodeje. Zadání bylo jasné, oslovit širší a méně eli-

tářské publikum, aniž by se zpro-  
nevěřili hlavním rysům, díky nimž Alfa Romeo dosáhla takového úspěchu: styl, výkon a spolehlivost.

Alfa Romeo Centro Stile se pustila do práce a návrhy se jenom sypaly. Vítěznou podobu auta každopádně vyvinuli v designérském centru Bertone pod vedením nepřekonatelného Franca Scaglioneho, stejného designéra, který se podepsal i pod modely Alfa Romeo 2000 Sportiva. Později následovala Giulietta Sprint Speciale a nakonec nádherná 33 Stradale z roku 1967.







Výsledkem byl nízko posazený vůz s extrémně jednoduchými a čistými boky, zadní část vozu s výrazným zadním oknem zakončovaly dvě boční „ploutve“, které dotvářely dynamiku celku. Giulietta se zdála být v pohybu, i když stála. Zaměstnanci Alfy Romeo se do nového vozu okamžitě zamilovali a dva týdny před jeho uvedením na trh byla na nádvoří v Portellu uspořádána předpremiéra pro zasvěcené osoby a úřady. Z vrtulníku při této premiéře vyskočili dva herci v kostýmu Shakespearova Romea a Julie.

Veřejnosti byla Alfa Romeo Giulietta oficiálně představena 21. dubna 1954 na autosalonu v Turíně, a to pouze ve verzi kupé, což byl tehdy neobvyklý jev. Bylo tehdy zvykem, že verze sedan byla vždy na prvním místě. Giulietta Sprint okamžitě zahrála na správnou strunu a během prvních dnů autosalonu se sešlo kolem 2000 objednávek, na tehdejší dobu obrovské číslo. Alfa Romeo tak vstoupila do nové konkurenční arény vysoce výkonných kompaktních kupé a nastá-

vila nové technické a výkonové standardy, které ji posunuly do jiné ligy před konkurenty. Motor Giulietty byl 1,3litrový dvouvačkový čtyřválec (řešení vypůjčené ze závodů), vyrobený výhradně z hliníku na bázi technologií leteckého průmyslu, což je obor, ve kterém byla Alfa Romeo dlouho měřítkem dokonalosti. Vůz dosahoval maximální rychlosti přibližně 170 km/h, což byla na tehdejší dobu velmi vysoká rychlost. Giulietta Sprint ve verzi „Veloce“ také vyhrála svou třídu na Mille Miglia v roce 1956 a následoval bezpočet vítězství na tratích a silnicích po celém světě.

Giulietta jako jedno z prvních aut přijalo ženské jméno a získalo si srdce veřejnosti. Když 100 001. sedan Giulietta sjel z výrobních linek v továrně v Portellu, Giulietta Masina (múza Federica Felliniho) osobně oslavila tento významný výrobní milník; byl prvním modelem milánské automobilky, který dosáhl šestimístního objemu prodeje.

Od roku 1954 do roku 1965 bylo vyrobeno 177 690 Giuliett ve všech jejích variacích. ▲







# Síla vůle

*Výjimeční lidé, kterých je však málo, dělají výjimečné věci. Když jejich činy budou posuzovat ti nevyjimeční, pak jistě nebudou chybět přídomek jako bláznivé, nezodpovědné, odvážné či neuvěřitelné. Jiné výjimečné jedince pak budou takové činy inspirovat. Nikdy však nesmí chybět silná vůle.*

*Text: Petr Láska, foto: Roman Mahdal*

Výjimeční jsou právě proto, že udělají něco, co by nikoho jiného ani nenapadlo. Udělají to naprosto přirozeně, nepochybují o úspěchu, jehož dosažení je v jejich očích pouze otázkou důkladné přípravy. Mezi takové lidi patří Roman Mahdal a jeho parta, která dává celé své srdce pionýrům. Nikoliv pionýrům s červeným šátkem kolem krku, ale malým motocyklům Jawa.

Sám jsem prvním majitelem Jawy 21 a za velké dobrodružství bych považoval, kdybych dojel na pionýru z Prahy na Šumavu. A to je právě ten obrovský rozdíl mezi

mnou a těmi výjimečnými. Parta ve složení Roman, Jeňa, Lukáš a Samo se rozhodla dojet na pionýrech až do Maroka. Nejvšitnější asi bude, když ponechám jejich dobrodružství ve formě deníku a vám ponechám možnost plně rozvinout vaši představivost.

Vtěsnat měsíční dobrodružství na šest stran a nic nevynechat v podstatě nejde, a tak některé dny ponecháváme jako tranzitní, kdy se nic mimořádného nestalo.

## Den 1 – 80 km

Novým účastníkem výpravy je Samo, který žije v Plaveckém Mi-



kuláši. A tak je první den na programu pouze přejezd z Hluku do Plaveckého Mikuláše, abychom následující den vyrazili všichni společně. Jako kdykoliv před tím, není vše v den odjezdu připraveno na 100 %, a tak se poslední přípravy protahují dlouho do noci.

## Den 2 – 255 km

Abychom dospěli předchozí noci příprav, vyrazíme z Plaveckého Mi-





kuláše až někdo kolem 11. hodiny, abychom poprvé přespali na louce blízko rakouského Grafenmühlu.

### Den 3 – 375 km

Vyrazili jsme brzy ráno a po poledni se před námi zdvíhají k nebi vrcholky Alp. Vrcholem dne byl výjezd na Katschberg (1640 m n. m.). Jeňovi pionýr umřel někde za čtvrtkou stoupání a Samovi pincek

vydechl naposledy asi 100 výškových metrů před vrcholem. Oba se nechali na vrchol vytáhnout a po krátkém odpočinku už se řčelo na volnoběh z kopce směrem na Lienz. Kolem 22. hodiny jsme překročili hranice do Itálie a brzy jsme našli místo na přespání.

### Den 4 – 348 km

Chvilí po výjezdu v 8 hodin se na

oranžové 21 zasekl plovák, což nebyl problém opravit. Po dalších dvou hodinách jízdy se opakovalo to samé a pak už byl klid. Jeňa nechtěl čekat, až Roman plovák opraví, a vyrazil napřed. Asi po 2,5 hodině jízdy a něco přes 100 km jsme Jeňu dohnali u Lago di Garda. Nebylo třeba diskutovat o tom, zda se po čtyřech dnech vykoupat nebo nikoliv. Po koupeli vyrážíme dál směrem na Milán, kopce a zatáčky vystřídaly táhlé roviny spolu s neúnosným vedrem. Zhruba kolem 21. hodiny se zastavujeme u benzinky a hledáme místo k přenocování.

### Den 5 – 235 km

Jeňa vstal už v 5 hodin, aby si opravil zadní brzdu a mohli jsme vyrazit dříve na další cestu. Ostatní se budí kolem sedmé, ale nakonec odjíždíme až v půl jedenácté. Jedeme na jih k moři a pomalu skrze malé vesničky stoupáme vzhůru do hor. Napřed v servisu pro traktory opravujeme svar prasknutého do-





razu tlumení. O 20 km dál se Samovi urvala řídítka, povolil svar. Naštěstí jsme rychle sehnali možnost opravy a Sam odjíždí s dvěma Italy, aby řídítka společně zavařili. Nezabralo to moc času. Na večeri jsme se zastavili na výbornou italskou pizzu, abychom se potom s plnými žaludky pustili z kopců dolů k moři. Zakemponali jsme kolem jedenácté a neodpustili si krásnou koupel v moři za svitu měsíce.

### Den 6 – 260 km

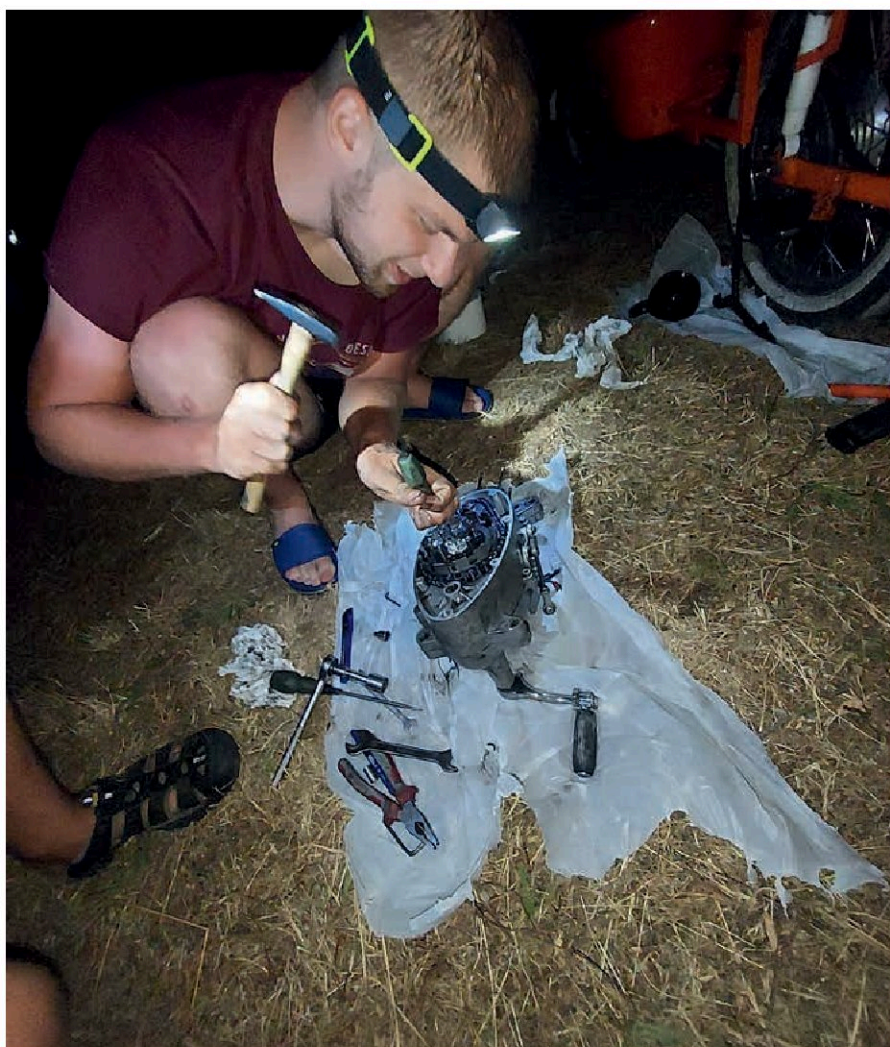
Večer jsme dorazili do Saint-Tropez a ustlali si vedle pionýrů na pláži.

### Den 7 – 180 km

Po snídani jsme navštívili muzeum slavných filmových četníků a loučíme se s Danem, který nás až sem doprovázel na své „třístapadesátce“ a vrací se domů. Zůstáváme silná čtyřka na pionýrech a vyrážíme směrem na Marseille. Cestou nás zastavují policisté a upozorňují na povinné řízení v rukavicích, zůstává jen u domluvy, jinak by to stálo 56 €. Zatímco se ostatní koupou nedaleko kempu, Roman rozebírá motor a mění pouzdra v převodovce.

### Den 8 – 185 km

Cestou vidíme podmočená pole a louky na nich plameňáky. Lepší



pohled než v zoo. Den končíme uprostřed vinic a těšíme se na zítřejší Carcassonne.

### Den 9 – 390 km

Ráno nás probudila tři divoká prasata, která procházela vini-

cí, naštěstí se bála více než my a utekla. Na oběd přijíždíme do města Carcassonne a vyrážíme na prohlídku historických památek města. V podvečer překračujeme hranice do Španělska a zastavujeme až v Lloret de Mar, kde Samo navštěvuje svou rodinu.

### Den 10 – 345 km

Na výjezdu z kruháče Roman naboural zezadu do Lukáše, oba skončili na zemi. Roman měl odřeniny na ruce i na noze, Lukášovi pionýr nepříjemně přimáčkl nohu. Po silnici se rozletěly věci, které oba vezli. Po půl hodině ošetřování jsme znovu na cestě a hledáme kemp, v kterém bychom si trochu odpočinuli. S pomocí slivovice jdeme spát krátce před jednou.





### Den 11 – 363 km

Koukáme na Instagram a vidíme, Martin Macík jr. se chystá na španělskou Bajú. Pišeme mu tedy, kde se nachází depo rallye, a zjišťujeme, že to máme přímo na trase asi 125 km daleko. V cestě nám stojí hory s nadmořskou výškou asi 1500 m. Okolo druhé odpoledne dorážíme do depa ve městě Tereuel. Stáváme se velkou atrakcí a nikdo nechápe, jak jsme na pionýrech mohli dojet až sem. Ujímá se nás fotograf Martin s opravářem Davidem a zbytkem Bigshock racing týmu. Dostáváme piva, kafe a hned využíváme dakarské kamionové asistence. Sundáváme prasklou bednu a jdeme ji zavazovat k vedlejšímu týmu Valtr, kde mají Tig svářečku na hliník. Po opravě si jdeme prohlédnout závodní auta a okolo 16. hodiny vyrážíme na další cestu. Zatímco tankujeme na benzínce, dorazil za námi Martin Macík a František Tomášek. Pokecali jsme, udělali pár fotek a vyrážíme směr Gibraltar.

### Den 12 – 474 km

Je to jeden z nejteplejších dnů, teplota ve stínu dosáhla na 44 °C. Přesto zvládáme takovou porci kilometrů. Jeli jsme a jeli, bez jakých-

koliv katastrof. Posledních 2,5 km do kempu bylo nekřesťanské stoupaní. Na noc máme za 40 € chatku s postelemi a sprchou, kterou potřebujeme jako sůl.

### Den 13 – 192 km

Dohodli jsme se, že dnes dáme před vstupem na africkou půdu stroje dohromady. Celý den je opět nesnesitelné vedro, přes 40 stupňů. Takže až před šestou večer vyrážíme směr Tarifa, odkud jedeme další den trajektem do Tangeru. Večer je vzduch chladnější a motory pionýrů pěkně táhnou. Do Tarify dorážíme v 1 hodinu v noci. Spíme na parkovišti za Lidlem a od moře neskutečně fouká.

### Den 14 – 12 km

Kolem poledne vyrážíme koupit lístky na trajekt. Chtějí po nás negativní test na covid, který Lukáš nemá. Dostali jsme kontakt na laboratoř, ale test stojí 100 euro. Šli jsme tedy na oběd do restaurace, abychom se poradili co dál. Potkali jsme tam mladého Němce, který nám nabídl, že ve Photoshopu vyrobí za 20 euro pro Lukáše přesvědčivý test. Přistoupili jsme na to a s testem se

vrátili k pokladně trajektů. Mezi tím se vyměnily služby a pracovník na odpolední kouknul na první dva testy a další už nechtěl vidět. Před desátou večer přistáváme v Tangeru. Napřed celníkům vadí, že jsme si na lodi nenechali dát razítka do pasů, a poté je zajímaví kamery Lukáše a Sama. Donutili nás sundat kamery a sebrali nám SD karty, takže jsme přišli o dosavadní záznam cesty. Před půlnocí dorážíme do kempu a jsme rádi, že si odpočineme.

### Den 15 – 118 km

Až kolem poledne jedeme do Tangeru, abychom si vyměnili peníze a koupili datové SIMky. Jedna SIM s 20 GB dat vyšla na 200 dinárů, což je asi 20 euro. Vyrážíme směrem k městu Chafchauen a cesta po rovinkách ubíhá dobře. Po ubytování v kempu se jdeme večer podívat do města, plného krásnými úzkými uličkami se spoustou modré na okenicích. Na každém kroku nám nabízejí marihuanu, hašiš nebo dokonce heroin.

### Den 16 – 203 km

Dnešním cílem je město Fez, kde v této době žije Jeňova sestřeni-





## CESTOPIS Maroko

ce Janka, vyslaná sem z vysoké školy na odbornou stáž. Cestou míváme asi jeden metr od silnice zdechnutého koně, je to strašný smrad. Okolo oběda se všichni setkáváme s Jankou ve Fezu. Za 30 dinárů jedeme taxikem do centra města, které je spleť úzkých uliček a spoustou různých obchodů nezapomenutelné. Po návratu k Jance domů se potkáváme s jejími kamarádkami ze studií, nabízíme domácí slivovici a zábava nezná konce.

### Den 17 – 201 km

Kolem deváté vyrážíme směrem na pohoří Atlas. Po cestě jsme si koupili 12kilogramový meloun a snědli ho ve stínu stromu. Vidíme první volně žijící opice, na které je potřeba si dát velký pozor. Jsou tak drzé, že jsou odhodlané vzít si cokoli, co je zaujme. Rozhodli jsme se přenocovat ve vyschlém řečišti za městem. Samo posvítil pod stoličku a spatřil tam pavouka asi 10 cm v průměru, což nás přesvědčuje postavit si sítky na spaní.

### Den 18 – 230 km

Balíme a vyrážíme kolem jedenácté, za několik kilometrů se před námi začínají zvedat pořádné kop-



ce a cesta do pohoří Vysoký Atlas nás vítá silným bočním větrem, který nám dost znepríjemňuje jízdu. Po několikahodinové únavné jízdě konečně přichází sjezd dolů, před námi se rozevírá rozlehlá kamenitá poušť s nesnesitelným vedrem.

### Den 19 – 503 km

Vyrážíme už v 7 hodin, abychom se vyhnuli největšímu vedru. Čeká nás poslední město před odbočkou na Vysoký Atlas, kde nakupujeme vše potřebné a tankujeme pro jistotu i do kanystrů. Po chvíli přijíždíme na krásné serpentiny Dadès Gorges. Cestou vidíme typické marocké vesnice s domy z hlíny, ve kterých dodnes žijí lidé.

Před námi je stoupání 15 kilometrů do nadmořské výšky 3100 m. Samo s Romanem se rozhodují pokračovat sami dál na Casablanca a doufají, že jakmile se dostanou na signál, Lukáš s Jeňou uvidí jejich pozici. Po 300 kilometrech nekonečné roviny dorážejí ve 4 ráno před Casablancu a v malém lesíku ulehají k odpočinku.

### Den 20 – 135 km

Lukáš s Jeňou se ráno probírají u přehrady Kenidlat. Dostávají se konečně na signál a zjišťují, že Roman se Samem už jsou 300 km daleko. Čas čekání využívá Samo na nutné opravy svého pionýra a kolem jedné po obědě se všichni setkávají. První je nutné natankovat na nejbližší benzince a potom je potřeba doplnit zásoby, a až potom se jedeme podívat do města.

### Den 21 – 258 km

Ráno se probouzíme pod korkovými stromy u města Rabat. Jeňa hned slídí nad kúrou a přemýšlí, kolik spojkových lamel by z toho bylo. Cestou se ještě zastavujeme koupit hrnce na tažín. Vyrábí je tady z keramiky v malé dřevěné chajdě za občůdkem. Na oběd nás zlákal dým a vůně tažínu, který dělali u cesty. Zrovna měli 4 kuřecí, ideálně pro nás. K večeru přijíždíme do přístavu ve městě Tanger a zjišťujeme, že náš trajekt jede až v 21 hodin. Máme tedy zhruba 2 hodinky čas. Po osmé už radši vyrážíme na celnici, aby nás s předstihem odbavili. Tentokrát procházíme bez jakýchkoli problémů. V 11 večer jsme na španělské půdě a jedeme hledat místo na přenocování.

### Den 22 – 197 km

Dnešní den se toho moc neudálo, jen běžný tranzitní den. Před osmou večer přijíždíme do Sevilly







a kotvíme v kempu. Po těch několika dnech sprcha s pračkou bodly.

### Den 23 – 449 km

V 8 vyrážíme z kempu v Seville rovnou do Lisabonu, kde máme slíbené ubytování u kamarádky Samovy mamky. Jede se dost nepříjemně, protože strašně fouká.

### Den 24 – 180 km

Okolo oběda se loučíme s Majkou a vyrážíme na nejzápadnější bod Evropy – Cabo da Roca. Máme to jen nějakých 15 km. Už z dálky vidíme velký kopec pokrytý mlhou. Prý je tam 98% vlhkost. Po asi hodinové „kochačce“ jedeme dále k domovu. Nakonec jsme potáhli až kousek před hranice se Španělskem, kde spíme na břehu u Jezera.

### Den 25 – 441 km

Tento den byl opět tranzitní, takže ve znamení bolavých zad a zadnic ze sedla pionýra.

### Den 26 – 503 km

Ráno je nedaleko města Ávila celkem chladné. Zajímavý budiček měl Lukáš, kterého vzbudila liška, když vyžírala zbytky po naší večeři. Po pár hodinách jízdy se Jeňovi pokazilo zapalování. Roman se Samem pokračují k nejbližšímu Lidlu, aby se občerstvili, a asi po 45 mi-

nutách jsme po opravě zase komplet. Zatímco se Jeňa s Lukášem jdou občerstvit, Roman se Samem vyráží na další cestu, aby se po dvou hodinách jízdy zase všichni sešli. Asi naposledy. Jeňa s Lukášem se rozhodují pokračovat jinou cestou, a tak pouze Roman se Samem vyráží mezi nekonečnými poli kukuřice a slunečnic směrem na průsmyk Col du Tourmalet.

### Den 27 – 172 km

Přibližně po dvou hodinách jízdy začínáme stoupat. Před námi je tříkilometrový tunel, v jehož přibližném středu je hranice Španělska a Francie. V tunelu je nám pořádná zima, ale po výjezdu z něj se otevírá

úžasný výhled na klikaté cestičky, horské potoky a vodopády. Cestou na Col du Tourmalet všude kolem běhají ovce. Nabíráme výšku a čím jsme výše, tím je mlha okolo hustší. Zdoláváme vrchol v nadmořské výšce 2115 metrů a jakýkoliv výhled přikrývá mlha. Na tabuli lepíme naši nálepku a všímáme si, že tady nedávno byli Dobrodruzi na Jawách. Jízda dolů byla zkouškou pro brzdy. Pod horami si dáváme večeři a hledáme místo na spaní. Nejvíce se nám líbil kruhový objezd v jednom městečku, tak jsme na něj s pionýry vyjeli a zůstali tam spát.

Cesta domů přes Francii, Švýcarsko a Německo proběhla až na drobné opravy hladce a lze ji z pohledu míry dobrodružství považovat za pouze tranzitní úsek. Za přibližně měsíc čtveřice dobrodruhů na pionýrech ujela přibližně 10 000 km. Čtyři pionýry tedy najely dohromady cca 40 000 km a jako reprezentant generace, která si mohla koupit nového pionýra, si dovedu představit, jak neuvěřitelné je toto číslo. Spolehlivost a výdrž totiž nikdy nepatřila k přednostem tohoto kultovního stroje. O to větší obdiv chovám k těmto čtyřem mladíkům. ▲





## PŘEDSTAVUJEME



### LIQUI MOLY

Víceúčelový sprej Plus 7, 500 ml

Kód: LI 3305

Cena: 235 Kč (9,54 EUR)



### Nabíječka NOCO GENIUS1

6/12 V, 1-30 Ah, 1A

Kód: GENIUS1

Cena: 1 310 Kč (53,27 EUR)

### Hliníková podložka s válci Q-TECH

pro možnost promazání sekundárního převodu, stříbrná

Kód: M002-57

Cena: 1 216 Kč (49,43 EUR)

### Přilba Eso Jawa Pérák, CASSIDA

černá perleť/zlatá 2025

Kód: M140-1676

Cena: 4 489 Kč (178,94 EUR)



### Kukla hero Balaclava

UNDERSHIELD, černá

Kód: M167-141

Cena: 659 Kč (26,81 EUR)



### ACCURI 2

100 % Odeon, čiré plexi

Kód: M150-725

Cena: 1 277 Kč (51,89 EUR)

### Přehoz přes nohy a tělo Scootleg

OXFORD, textilní nepromokavý, černý

Kód: M006-74

Cena: 1 940 Kč (74,95 EUR)



### Vyhřívané gripy OXFORD

HOTGRIPS EVO Thermistor Adventure

Kód: M003-122

Cena: 4 103 Kč (160,66 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH.





### Pojízdný hydraulický zvedák Q-TECH

pro motocykly a ATV, černý  
 Kód: M002-122  
 Cena: 4 582 Kč (186,24 EUR)



### Kompletní sestava držáku mobilního telefonu X-Grip

s objímkou na řídítka, RAM Mounts  
 Kód: M021-076  
 Cena: 2 840 Kč (115,43 EUR)



### Termotriko s dlouhým rukávem

Hero Long sleeve – medium  
 UNDERSHIELD, černá  
 Kód: M163-54  
 Cena: 1 490 Kč (58,50 EUR)

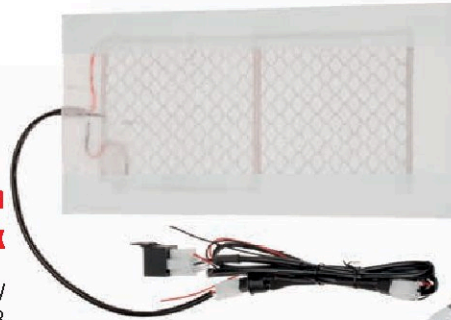
### Vánoční svetr, RED BULL KTM

modrá, oranžová  
 Kód: M180-605  
 Cena: 1 249 Kč (50,76 EUR)



### Karbonové vyhřívání sedla motocyklů a čtyřkolek

2stupňová regulace teploty  
 Kód: M430-058  
 Cena: 1 229 Kč (49,97 EUR)



### Dres F-16, FLY RACING – USA 2025

černá/červená/bílá  
 Kód: M170-0298  
 Cena: 698 Kč (28,38 EUR)



### Boty SP-X BOA DRYSTAR, ALPINESTARS

černá/tmavě šedá, 2025  
 Kód: M130-585  
 Cena: 10 759 Kč (426,95 EUR)

### Nájezdová rampa Q-TECH

skládací, hliníková, 1 ks  
 Kód: M002-69  
 Cena: 2 474 Kč (100,57 EUR)





# STARÁ LÁSKA ~~X~~ NEREZAVÍ!



ACI

Auto Components  
International



7625655  
přední blatník L



7625155  
spodní díl zadní části  
př. blatníku L



SQ 6Y0810457  
uzavírací plech prahu  
ORIGINAL L



7625574  
přední nárazník pro lak



7625963  
02- př. světlo H7+H3, L



7625263  
přední stahovačka  
SCHNEIDER, L



7625103  
práh HB/sedan/combi



7625147  
zadní lem blatníku HB

od  **to sedí!**  
Auto Components  
International

[www.aci.cz](http://www.aci.cz)