

KAIPAN

AUTO S PŘÍBĚHEM

Který kluk by nechtěl mít své auto. Navíc auto, které jen tak někdo nemá. A kdybychom si to auto dokonce mohli sami postavit, to už je opravdu splněný klukovský sen! A že se tento sen může splnit opravdu každému, kdo má k dispozici starého favorita, kterého chce přestavět v elegantní roadster, garáž, kamarády, co přiloží ruku k dílu, spoustu času a hlavně našetřené peníze od babiček, o tom si budeme povídat s majitelem třetí největší české automobilky Kaipan, Michalem Hradským, který svá osobitá auta také dodává jako stavebnice.

VYTVÁŘEL JSTE SI JAKO MALÝ KLUK SVOJE VLASTNÍ MODELÝ AUTÍČEK?

Jako malý jsem si postavil takovou kárku z kočárku, napíchl jsem na to volant a jezdilo se z kopce. Párkrát jsme se na tom s klukama svezli a pak se to rozpadlo. Lepil jsem si modely autíček, které se i dnes prodávají, ale tenkrát jich nebylo tolik, jako je dnes. Nebo jsem si kreslil po školních sešitech autíčka. Jak jsem poslouchal výklad, tak jsem si kreslil tvar karoserie, jak by to mohlo vypadat. Nicméně jsem nešel studovat auta, ale stavařinu. Auta mě ale bavila pořád, neustále jsem se vrtal ve starých autech a opravoval je. Protože jsem si nemohl koupit nové auto, pořídil jsem si vrak a opravoval ho. Později jsem začal tíhnout k závodním autům, která jsem viděl v časopise. Ale protože jsem neměl tolik peněz, abych si nějaké koupil, tak jsem se rozhodl postavit si vlastní.

SEDĚL JSTE NĚKDY V ZÁVODNÍM AUTĚ?

Seděl, protože když jezdíte dlouho po výstavách a salonech, získáte kamarády a ti vám dovolí si do takových aut sednout. Je příjemné se svézt v autě, které má zrychlení třeba jako Ferrari. Ten největší zážitek není maximální rychlost, ale zrychlení a to, jak auto drží na silnici.

Naše auto si tím, že je lehké, může dovolit při jízdě na okruhu začít brzdit v zatáčkách později, takže na rovinách nás Ferrari předjede, ale v zatáčce předjedeme zase my jeho. Pokud to ovšem nebude Ferrari formule 1!

JEZDÍTE SE SVÝMI AUTY NĚJAKÉ ZÁVODY?

Já osobně závody nejezdím. Někteří majitelé našich aut jezdí okružní závody. Jsou to spíše poloamatérské akce, které pořádají jednotlivé autokluby. Jsou to třeba 5-12hodin-



PĚTIBODOVÉ SPORTOVNÍ PÁSY
ZAČKY SCHROTH



OCHRANNÉ OBLUKY



SPARTÁNSKÁ VÝBAVA KAIPANU



MOTOR ŠKODA
VSAZENÝ DO STAVEBNICE
KAIPANU

nové závody, které jsou zaměřené trochu jinak než profesionální závody s partou mechaniků a se zázemím :-).

Občas si s kamarády pronajmeme nějaké letiště nebo okruh. Sjedne se nás tam víc, složíme se na pronájem, chvíli si spolu zajezdíme a užijeme si sílu a rychlost našich aut. V mládí jsem dělal kaskadéra, tak si při tom zavzpomínám.

SPORTOVNÍ AUTA MAJÍ VĚTŠÍNOU SKROMNOU VÝBAVU. JAK JE TO S KAIPANEM?

NAJDEME UVNITŘ KLIMATIZACI, RÁDIO, VYHŘÍVANÁ ZRCÁTKA A PODOBNĚ?

Já říkám, že je to spartánské auto, tzn. že to nemá žádnou klimatizaci, autorádio tam nedáváme, nemá ani ABS, ESB. Nemá to prvky, které zjednodušují jízdu pro řidiče. Kaipan nemá ani posilovač řízení, protože je tak lehký, že kdyby ho mělo, tak by zatáčelo samo. Na druhou stranu je to trochu náš zá-
měr: dneska jsou už řidiči tak zmlsaní, že ani nemusí umět řídit... auto řídí za ně. Snažíme se proto naše auto postavit tak, aby si řidič jízdu co nejvíce užil. Když se auto dostane třeba do smyku, tak ho můžete v tom smyku ovládat a nedělá to za vás automatika.

MUSÍ TEDY PŘED PRVNÍ JÍZDOU ŘIDIČI PROJÍT NĚJAKÝM KURZEM, MUSÍ SE JÍZDU POMALU POSTUPNĚ UČIT?

Nemusí projít žádným kurzem, je to úplně normální auto. Jde spíše o to si zvyknout, že se v něm sedí trochu jinak. Kaipan je posazený níž na silnici, je otevřený, má před sebou „dlouhý čumák“, ale to jsou spíše pocitové záležitosti jízdy.

KAIPAN JE HODNĚ NÍZKÝ, ANI NE DO PASU. DAL BY SE S VAŠÍM AUTEM PODJET TŘEBA I NÁKLAĐÁK?

Teoreticky ano. S modelem 74, který byl o trochu menší než ostatní modely, se mi podařilo podjet závoru u vjezdu do továrny. Poté jsem se ptal na cestu zmateného vrát-
ného, který netušil, jak jsem se tam dostal.

A JAK JE TO S BEZPEČNOSTÍ? CO KDYŽ SE AUTO OBRÁTÍ NA STŘECHU?

V podstatě se neděje nic, obrátí se zase zpátky :-). Už se nám dvakrát stalo, že bylo auto na střeše. Posádce se vůbec nic nestalo. Auto má ochranné oblouky, to znamená, že když se obrátí právě třeba na střechu a řidič je připoutaný, tak by se mu nemělo nic stát.

MUSÍ MÍT JEZDEC KVŮLI BEZPEČNOSTI HELMU?

Ne, nemusí. Helmu musíte mít na motor-
ku, ne v autě.

KAIPAN NEMÁ KRYTOU STŘECHU – JE TO KABRIO, NENÍ TO NEVÝHODA? JAKÝ JE JE TO POCIT TŘEBA V DEŠTI?

V dešti se s ním dá jezdit. Ve výbavě našich vozů máme i plátěnou střechu. Nicméně já říkám, že se střechem jezdí jen zba-
bělci, takže když prší, jezdíme klidně i bez střechy. V podstatě se každému už nejednou stalo, že ji zapomněl doma. Nebo dešť přijde tak rychle, že stejně zmoknete, než střechu natáhnete, pak už je to stejně jedno.

MŮŽE SE V URČITÉ RYCHLOSTI POČÍTAT TŘEBA S AERODINAMIKOU, ŽE BY KAPKY DEŠTĚ ODLÉTÁVALY ZA VÁS?

Částečně to takto funguje. Jednou jsem jel a začalo pršet. Jel jsem tak, že většinu kapek to házelo za mě, až do té doby, než jsem zastavil na křižovatce na červenou. Tam jsem zmokl :-).

VAŠE AUTO JE NA POHLED VELICE ZAJÍMAVÉ, NAVRHOVAL JSTE SI KAROSERII SÁM?

Model Kaipan 57 (oranžový model) je taková volná replika Lotusu Seven. To je auto, které bylo vyrobeno před 52 lety, navrhl ho pan Colin Chapman (anglický konstruktér automobilů a zakladatel závodní značky Lotus). Mně se tento typ auta moc líbil, a proto jsem si postavil svoji vlastní variantu na téma Lotus 7.

Pak máme druhou řadu, a to jsou mode-
ly 14 a 15, kde jsme navrhovali karoserii už sami. Otcem karoserie je jeden můj kama-
rád, velmi dobrý designer Honza Hrbek. Při-
šel s návrhem a spolu jsme vše přepracováva-
li až do té doby, kdy se z návrhu dalo udělat auto. Nebyl to jen namalovaný sen na papí-
ře, který potom není schopný jezdit, proto-
že se třeba kola nevejdou do blatníků atd.

VAŠE AUTA SE PRODÁVÁJÍ I JAKO STAVEBNICE. CO JE POTŘEBA UMĚT K TOMU, ABY ČLOVĚK DOKÁZAL KAIPAN SE-STAVIT?

Naše auta se prodávají jak hotová, tak i jako stavebnice, přičemž nejvíce se prodá-
vají stavebnice. Rozhodně ale nemusíte být k sestavení auta odborníkem nebo vše-
umělem, stačí přirozená šikovnost. Není potřeba ani žádná zvláštní výbava, postačí obyčejné nářadí. Kaipan se dá postavit v ka-
ždé garáži. Modely 14 a 15 je možné postavit zhruba za 300 hodin, záleží na tom, kolik kamarádů vám pomáhá. Model 57 je nároč-
nější a sestavíte ho za 500 až 700 hodin.

KOLIK MÁTE MODELŮ?

V současné době máme čtyři. Model 14,
15, 47 a model 57. Dnes je ve výrobě jen
model 14. U ostatních modelů jsme skončili
výrobu ke konci tohoto roku. Už ale vymýš-
líme jejich následovníky.

CHYSTÁTE TEDY NĚJAKOU NOVINKU?

Ano, chystáme, ale ta je zatím tajná :-).

*Děkujeme za rozhovor
a přejeme hodně splněných snů.*



Michal Hradský,

56 let, ženatý, pět synů.
Vystudoval SPSS v Praze,
pracoval jako stavbyvedoucí.
V mládí kaskadér, natočil desítky filmů
– (např. Pražská pětka).
Od roku 1992 ve Smržovce
v Jizerských horách vyrobil a na silnici
vypustil kolem 300 sportovních roadsterů.



Technické údaje

vozu KAIPAN 14
Motor Škoda Favorit * Obsah 1289 ccm
Max. výkon 40 kW/5000 Nm – 50 kW/5500 Nm
Max. točivý moment 90 kW/3000 Nm – 100 kW/3750 Nm
Rozměr: 3815 x 1640 x 1220 mm * Pohotovostní hmotnost: 659 kg
Spotřeba při rozumné jízdě: 6,8 l/100 km * Spotřeba při sportovní
jízdě: 8–12 l/100 km * Zrychlení 0–100 km/h: 5 s
Max. doporučená rychlost: 140 km/h * Cena „stavebnice J“ 157 000 Kč