

Jako cestovní prostředek mohl karavan vzniknout až ve 20. století, a to ze dvou důvodů. Především byl podmíněn vznikem a rozvojem automobilismu, resp. úrovní technického pokroku, která výrobu takového obytného prostoru dokázala realizovat na odpovídající úrovni. Druhý aspekt, který stál za jejich zrodem, byla touha lidí cestovat. Jakási nová vlna romantismu, hledání nedotčené divoké přírody (v pěší podobě měl formu trampování a zakládání prvních chatových osad). Automobil dovoloval delší výpravy a umožňoval přepravu většího nákladu i více osob najednou. V pozadí jistě stála chuť uniknout průmyslovým městům a jejich zrychlujícímu se životnímu rytmu; na druhé straně i z toho všeho plynoucí zvyšování životní úrovně. Lidé měli více volného času a peněz na jeho aktivní využití. Samozřejmě, že takové cestování nebylo pro všechny vrstvy obyvatel, ale jak je patrné dodnes, nepatřil karavaník nikdy k levným způsobům cestování. A protože řízení automobilu tehdy vyžadovalo i jistou dávku zručnosti a technického nadání, není divu, že se našli lidé, kteří si začali budovat různá vylepšení pro pohodlnější pobyt v přírodě. Začalo se tak dít v několika zemích najednou a výsledkem všech těchto snah bylo založení Mezinárodní organizace kempinku a karavaninku (FICC) v roce 1933. Mezi zakládajícími

zeměmi byla např. Anglie, Belgie, Francie, ale i Československo.

Výroba karavanů se začala postupně rozšiřovat a vznikali první specializovaní výrobci. Na našem území se vývoji a výrobě věnovala hlavně karosárna Sodomka, resp. Karosa. Během druhé poloviny třicátých let 20. století vyráběla dva typy wekendových, jak se jim tehdy říkalo, vozů. Větší W1 a menší W2. Oba měly dřevěnou kostru pokrytou plechovými panely. Jejich produkce se zvýšila v období 2. světové války, neboť typ W1 se vyráběl i jako pojízdná kancelář, fotolaboratoř či štábní vůz. Po válce došlo vlivem politické situace k přerušení kontaktu se světem. Dalším typem vyrobeným v Karose byl karavan Dingo, jehož designérem byl prof. Otakar Diblík. Tento karavan samonosné sklolaminátové konstrukce se stal legendou a je vyhledávaným doplňkem vozů Škoda Octavia a Felicia ze šedesátých let 20. století. Ještě v sedmdesátých letech dokázala Karosa představit dva nové typy karavanů, SW2 byl dokonce v provedení karavan-houseboat. K jejich většímu rozšíření však už nedošlo.

Obliba karavanů v Evropě se pomalu zvyšovala a největšího rozmachu dosáhla na přelomu šedesátých a sedmdesátých let 20. století. Průmysl utěšeně vzkvétal, sociální situace byla v Evropě

relativně stabilní, a tak byly podmínky pro rozvoj karavaninku ideální. Je to logické, neboť jako forma turistiky je na všech těchto faktorech závislý, i když jde o způsob naprosto samostatný a svébytný. Nachází se přesně mezi stanováním a bydlením „v kamenném domě“. Dalo by se říci, že si z obou bere jen to pozitivní. Ze stanování pobyt přímo v přírodě a volnost v pohybu. Jedete a bydlíte téměř kdekoli chcete. Pohodlí a vybavenost bydlení se však blíží spíše hotelu či chatce. Karavan poté slouží jako základna pro cesty po okolí. Někdy bývá trvale usazen na jednom místě i celou sezonu, pak slouží jako normální chatka, ve které se střídá více rekreantů.

Další formou karavaninku je bydlení a cestování v obytném automobilu. Tyto vozy jsou obvykle postaveny na podvozcích dodávkových vozů a nabízejí komfort srovnatelný s karavany. U nás se takové vozy sériově nevyráběly, ale individuálních přestaveb lze potkat poměrně mnoho. Vzhledem k absenci odpovídajícího užitkového vozu se základem stala Avia, někdy dokonce i Škoda 1203. Mnoho těchto vozů slouží dodnes a jsou dokladem jednak omezeného trhu v éře socialismu, jednak i technické a řemeslné zručnosti českých lidí. Že mohou být karavany a obytné vozy používány i k jiným než jen rekreačním účelům, se pře-

1 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Velký obytný přívěs W1 vyráběný od roku 1937







2 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Malý obytný přívěs W2 vyráběný od roku 1938

3 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Obytný přívěs W3 vyráběný od roku 1942



5 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Obytný přívěs W3 vyráběný od roku 1942 připojený k automobilu



svědčujeme v každodenním životě. Slouží jako stánky s občerstvením, čistírný peř nebo poskytují zázemí hlídačům na parkovištích. Je to sice často jejich „labutí píseň“, ale i přesto slouží k plné spokojenosti svých majitelů.

Dnešní karavany a obytné vozy poskytují vše potřebné pro dlouhodobý pobyt mimo domov. Na jejich vybavení je patrný technický pokrok. Najdeme v nich vše, nač jsme zvyklí ze svého domova. Při dlouhodobějším pobytu v zahraničí může přijít vhod i satelitní anténa přinášející informace v jazyce nám srozumitelném. Celý obytný provoz je vyřešen na propan-butan (topení, ohřev vody, lednička, vařič), většímu uplatnění elektrických spotřebičů brání jen nutnost pevné elektrické připojky. Změnu by mohly přinést vodíkové palivové články, které by daly karavanům i obytným vozům volnost i při výběru místa pro parkování/bydlení. Jistě se pak dočkáme i možnosti satelitního připojení k internetu.

Klientelu dnes tvoří relativně bohatí lidé žijící aktivním způsobem života, ať už je to rodina s dětmi

4 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Autobusový obytný přívěs LP30 vyráběný od roku 1967



nebo například starší pár Holanďanů cestujících po Evropě. Orientace výrobců na tuto skupinu zákazníků je zřejmá i z interiérů. Jednotlivé komponenty často pocházejí od stejných subdodavatelů (okna, toalety, kování atd.), a tak není divu, že se interiéry velmi podobají. Cílem je dosažení maximálního pocitu komfortu a domova. Prostředkem pak je výběr a zpracování vybavení shodného s domácími. Ze všeho dýchá solidnost a klasické provedení mobiliáře, a to jak v designu, tak v použitých materiálech. Částečně tak výrobci rezignují na prostý fakt, že jde o cestovatelský prostředek, kde by možná bylo lepší se soustředit na funkci a hmotnost. Snažit se využít právě jinakosti určené prostoru pro jeho nové ztvárnění a nepřenášet pouze estetická měřítka z normálních interiérů, jakkoli je mají uživatelé zafixováni jako vyhovující. Určitá uniformita dnes vyráběných karavanů a jejich interiérů by tak mohla podnítit ně-



kteřé výrobce k větší odvaze při definování všeho, co lidé potřebují a vyžadují pro své cestování. Obsah je v podstatě znám, ale forma může být velmi odlišná a je potřeba jen najít odvahu pro její nové ztvárnění.

Je patrné, že se užívání karavanů s časem měnilo a odráželo životní úroveň v dané době. V počátcích byly vybaveny velmi jednoduše. Určité nepohodlí bylo překonáno nadšením a touhou po nových zážitcích. Podstatou bylo poznávání a cestování samo, karavan pak jen prostředkem, který to umožňoval. Zdá se, že dnešní karavany se snaží dosáhnout pocitu, že jste vlastně doma, ale když projdete dveřmi, stojíte na louce. Nabízí se přirovnání, že necestujete vy, ale svět okolo vás.

A pokud jsou dnešní karavany a obytná auta skutečně tak podobná našim domovům, bylo by možné v nich trvale bydlet, řekněme několik let? Představme si to a dojdeme k závěru, že po určitých úpravách by to mohla být poměrně zajímavá a lákavá alternativa, pracovat a žít kdekoliv v Evropě. Co nás skutečně nutí žít fyzicky na jednom místě? Jak málo by stačilo změnit, aby se nám díky skutečně mobilnímu bydlení stala domovem celá Evropa.



6 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Obytný přívěs W4 Dingo vyráběný od roku 1960

7 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Přívěs obytný SW1 Racek 300 vyráběný od roku 1969



8 — Obytné přívěsy vyráběné firmou Karosa, Vysoké Mýto (dříve firma Sodomka) / Hybridní obytný přívěs SW2 / houseboat vyrobený v roce 1970

