

Born to ride

Lid obecný má pro ně různé, většinou nelichotivé přezdívky: šilenci, dobrovolní dárci orgánů patří k těm mírnějším. Prý ubývá dárců krve i z důvodu mylné představy, že krev by dostal ten, kdo se vlastním přičiněním rozmlátil na motorce. Ale praví motorkáři, drsní tetovaní chlapi, kteří zjihnou, když o jejich motorku projeví zájem malý kluk, vědí svoje. Ne všichni totiž bláznivě jezdí na polozávodní motorce a pletou si silnici s motodromem.

Počátky motocyklu jsou spjaty s německým technikem, autorem rychloběžného benzínového motoru Gottliebem Daimlerem. Daimler (1834-1900) se snažil o sestrojení lehkého motoru, který by nebyl závislý na plynárně. Jako palivo hodlal použít benzín, tehdy nepříliš využívanou frakci ropy (nejvíc se používal petrolej na svícení, benzín tak nanejvýš na



čištění skvrn). S jiným pionýrem motorismu Wilhelmem Maybachem si zřídili dílnu v Cannstattu. Prvním vozidlem, na němž Daimler vyzkoušel svůj nový motor, byla dřevěná dvoukolka s balančními postranními kolečky – první motocykl se spalovacím motorem, v němž se setkaly vývojové linie spalovacího motoru a jízdního kola. Úspěšně jej vyzkoušel vynálezcův syn Paul Daimler.

Daimler poté motocykl opustil a věnoval se konstrukci automobilu a také motorového člunu. S benzinem měl problémy, okolí se benzinu bálo, pokládalo

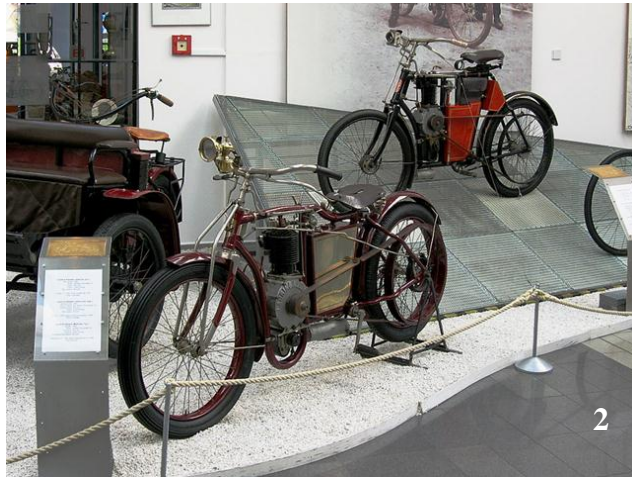
jej za nebezpečný, Daimler proto předstíral, že používá petrolej a o člunu tvrdil, že je na elektrický pohon. Využil nevědomosti přihlížejících, kteří nepostrádali zdroj.

Konstruktéři, kteří se pokusili sestrojít motocykl, popř. tricykl před Daimlerem, pracovali s parním pohonem. Takové stroje se objevovaly ve Francii, v Německu i v USA. Patří sem zejména Američan Sylvester Howard Roper (1823-1896). Jeho motocykl poháněl dvouválcový parní stroj na uhlí (1867). Podobně jako Daimler se i tento vynálezce věnoval poté automobilům. Dalším významnějším příkladem konstruktéra parního motocyklu je Francouz Louis-Guillaume Perreaux (1868).

V roce 1901 navrhl 21letý Američan William S. Harley motor pro montáž do bicyklu. Byl to tehdy běžný postup, protože celá řada vynálezců a konstruktérů té doby bicykly opravovala a vyráběla (včetně prvních doložených motorových letců bratří Wrightů). Jízdní kolo bylo školou moderního strojírenství (přesná kuličková ložiska, tenkostěnné trubky atd). W. Harley se spojil s Arthurem Davidsonem (později se připojili i Arthurovi bratři Walter a William) a v roce 1903 byl postaven první motocykl Harley-Davidson. První „harlej“ měl jednoválcový motor (vrtání / zdvih: 3-1/8'' / 3-1/2'') podle francouzského vzoru de Dion-Bouton. Byl navržen jako sportovní stroj. V roce 1905 vyhrál motocykl Harley-Davidson závod na 15 mil. 17. 9. 1907 vznikla společnost Harley-Davidson Motor Company. V r. 1918 šla téměř polovina produkce pro armádu. První den po uzavření příměří vjel desátník Roy Holz jako první Američan do Německa. Samozřejmě na „harleji“.

Vývoj motocyklu a počátky motocyklového sportu jsou slavnou kapitolou dějin také české techniky. V období obliby cyklistiky, které začalo v 80. letech 19. století se projevil nedostatek náhradních dílů v souvislosti s novými zahraničními koly typu Rover s řetězovým převodem. Jedním z těch, kteří se rozhodli založit na této skutečnosti své podnikání, byli mladoboleslavský knihkupec Václav Klement a turnovský mechanik Václav Laurin. V roce 1894 založili v Mladé Boleslavi dílnu na opravy jízdních kol. Klement byl totiž vášnivým

cyklistou a ve svém knihkupectví prodával součástky; na opravy si netroufal, ale když napsal žádost o opravu německému výrobcí, dostalo se mu výzvy, aby psal v „řeči srozumitelné“. To ho urazilo a chtěl součástky vyrábět sám. Po třech letech úspěšné práce se L + K doslechli o motorových tricyklech a V. Klement se vypravil do Paříže, aby se s nimi seznámil. Tam jej však více zaujalo motorizované kolo bratří Wernerů, které poháněl pomocný motorek nad předním kolem. Klement jednu dvoukolku zakoupil. Výsledkem zkoušek byl záměr postavit dokonalejší a bezpečnější jednostopé vozidlo. Do roku 1898 výrobci vyrobili nový motor, po mnoha pokusech jej umístili do středu rámu nového typu a řemenovým převodem poháněli zadní kolo (obr. 2 z mladoboleslavského muzea). Nebezpečné žárové zapalování nahradili originálním magnetoelektrickým zapalováním (jako první na světě), zkonstruovali karburátor a zlepšili ovladatelnost motocyklu nejen uvolněním předního kola, ale i ovládacími prvky na řídítkách. Odborný časopis Allgemeine Automobil Zeitung: „Bratři Wernerové připojili k obyčejnému kolu, nezměnivše na něm ani linie, motor, zatímco Laurin a Klement si počínali opačně... Rozdíl byl v tom, že Francouzi zdůrazňovali princip kola, Češi pak princip automobilu. A Češi měli pravdu.“



Motocykly značky Laurin a Klement začaly vyhrávat závody. Narcis Podsedníček (1866-1932), první tovární jezdec, zvítězil v roce 1901 v závodě Paříž-Berlín (dojel jako jediný do Berlína, ale pozdě v noci, komise, v tu dobu už spící, neuznala svědectví strážníka a Podsedníčka diskvalifikovala). Největší úspěch se dostavil v roce 1905, kdy Václav Vondřich porazil celou evropskou elitu v závodě Coupe International des Motocyclettes, který se jel na okruhu v Dourdanu (Francie). Závod na 5 kol byl dlouhý celkem 270 km. Vondřich zvítězil velmi přesvědčivě a prokázal tak kvality motocyklu Laurin a Klement.

Po první světové válce založil v Praze zbrojovku Ing. František Janeček. Po omezení armádních objednávek se rozhodl pro výrobu motocyklů. Zakoupil od firmy Wanderer licenci a zařízení potřebné k výrobě a v roce 1929 vyrobil motocykl JAWA 500 OHV, zvaný „Rumpál“ (obr. 3 z muzea ve Znojmě). V tomtéž roce byla zaregistrována ochranná známka JAWA (JAneček-WAnderer). JAWA 500 OHV měla motor 499 cm³ o výkonu 13 kW, třístupňovou převodovku a zadní kolo poháněné hřídelem. Max. rychlost byla 95 km/h. Těžký motocykl, vhodný zejména pro sidecar, nebyl schopen důrazně konkurovat malým automobilům, proto se Janeček obrátil k myšlence lehkého a levného motocyklu. Nový motocykl JAWA 175, na němž se už podílel pozdější legendární konstruktér Josef Jozif, se stal nejprodávanějším motocyklem na našem trhu, vyráběl se v letech 1932 - 1946 a založil úspěch firmy.



Dodatek: Některé významné postavy historie českého motocyklového sportu

Narcis Podsedníček (1866-1932): první tovární jezdec Laurin a Klement, testoval už prototyp prvního motocyklu. Rodák z obce Mcely (severně od Nymburka). Vyučený kovář, prodejce kol Slavia vyráběných Laurinem a Klementem, později zaměstnanec L+K. V roce 1901 dokončil jako jediný účastník závod Paříž – Berlín:

„... když jsme do Paříže přijeli a viděli, jak jsou vybaveni naši konkurenti, teprve tehdy jsem si uvědomil naše nedostatky. Že by motory našich strojů v tomto závodě neobstály, z toho jsem strach neměl, ale pneumatiky jsme měli špatné. Peněz na nové nebylo, a tak jsem přemýšlel, jak to udělat, abychom i na těch špatných gumách mohli závod vyhrát. S Klementem jsme spali na jedné posteli. Byly dva dny před závodem. Já nespal, protože spát nebylo možno. Klement kopal a já se stále probouzel. Vstal jsem proto a šel v noci do ulic Paříže, chodil jsem sem a tam a přemýšlel. Tu najednou v otevřeném okně s vytaženou záclonou spatřím ženu sedět u šicího stroje. Byla to švadlena, která v noci pracovala. V tu chvíli napadla mě myšlenka. Šel jsem k oknu a naznačil, že bych něco potřeboval. Otevřela a pustila mne dovnitř. Vysvětloval jsem jí trochu obtížně, co chci. Trvalo chvíli, než jsme si začali rozumět a pak ona u stroje a já vedle ní jsme ušili první vložku.“

Václav Vondřich (1874 – 1943): motocyklový a automobilový závodník, vítěz z Dourdanu v r. 1905, vyhrál i četné závody do vrchu. Při přeletu Jana Kašpara z Pardubic do Prahy 13. 5. 1911 dělal časoměřiče. Jeho jízdu v Dourdanu popisuje Adolf Branald v knize Dědeček automobil, podle níž byl natočen i film.

František Šťastný (1927 – 2000): legendární silniční motocyklový závodník. Začínal na kole, v roce 1948 jel první ročník Závodu míru. V roce 1953 přijat jako tovární jezdec JAWY, na níž jezdil většinu kariéry (jiné stroje jen příležitostně). Jezdil JAWU 500 2xOHC, JAWU 350 2xOHC i JAWU 250. Pětkrát se stal Mistrem Československa. V roce 1961 obsadil 2. místo v seriálu mistrovství světa v kategorii třístapadesátek. Velmi populárním byl na ostrově Man, kde se jezdil těžký závod Tourist Trophy. Mnohokrát byl vážně zraněn (v r. 1966 spadl v tréninku na Tourist Trophy při rychlosti 230 km/h a kromě úrazu nohou byl tři hodiny v bezvědomí). Po skončení kariéry komentoval přenosy Čs. televize (skvěle – dobře je pamatuji).

Antonín Šváb st. (1932): mistr světa na ledové ploché dráze 1970, tedy náš první motocyklový mistr světa. O rok dříve utrpěl vážný úraz, hřeby v pneumatice mu těžce poranily nohu a lékaři se stavěli skepticky k možnosti obyčejné chůze. Začínal také jako cyklista, v roce 1955 byl členem družstva, které vyhrálo Závod míru. Plochou dráhu začal jezdit koncem 50. let, v letech 60. se podílel na vývoji motocyklů JAWA.

Milan Špinka (1951): mistr světa na ledové ploché dráze 1974, vítěz Zlaté přilby v r. 1973. Na přelomu 80. a 90. let jezdil anglickou profesionální ligu. Několikanásobný stříbrný i jednou bronzový medailista na ledě, trojnásobný účastník finále MS na dlouhé ploché dráze.

Bohumil Staša st. (1944): silniční motocyklový závodník, tovární jezdec ČZ, později jezdil na Yamaze. Na motocyklu závodil jeho otec Vincenc a jeho syn Bohumil Staša ml. B. Staša byl 20x mistrem republiky, vyhrál 90 závodů. Tourist Trophy nikdy nejel:

„Chtěl jsem TT jet, ale bylo to období, kdy jsem stále slyšel tu klasickou větu: seš mladej...!..no a pak už to nemělo smysl. Vždyť ten okruh má přes šedesát kilometrů a jede se tam průměr 200 km/h. Maximálka je tam 315 km/h - a to už se mi zdá trochu moc na obyčejný silnice. Jezdec, který je dnes zvyklý na motodromy, tam nemá co pohledávat. Je to obrovské

riziko. V letech mých začátků jsme byli všichni zvyklí na takové silnice, vždyť se jezdil Nürburgring (22 km), Brno (18 km), Spa (14 km) a tyto okruhy byly všechny přírodní. Pak se ovšem v závislosti na vývoji motocyklů přecházelo na motodromy... Tedy na TT jsem se nedostal. Napřed jsem jet chtěl, po pár letech jsem svůj názor radikálně změnil“.

Jaroslav Falta (1951): „morální“ mistr světa v motokrosu 1974 (o titul nespravedlivě přišel na úkor Gennadije Mojsejeva), od 17 let výborný závodník, mnohonásobný mistr republiky v jednotlivcích i družstvech, stříbrný i bronzový medailista z MS družstev v motokrosu. V letech 1974-1975 patřil k absolutní světové špičce. Bohužel poté doplatil na vážné zdravotní problémy a na motocykly, které nestačily konkurovat japonským značkám. Nabídku jezdit na zahraničním motocyklu stornoval Svazarm.

Květoslav Mašita (1947): legendární soutěžní jezdec, účastník 13 Šestidenních motocyklových soutěží, v letech 1970 – 1978 byl šestkrát členem vítězného družstva. V terénních motocyklových soutěžích (dnes známých jako enduro) získal deset titulů mistra Evropy v letech 1968-1977. V roce 2007 dostal Záslužný kříž II. stupně.

Zdroje citací:

<http://www.mcely.cz/obcane.htm>,

<http://www.moto-svet.cz/okruhy-a-historie/zivotopisy/bohupil-stasa-kapitola-1>.

Související článek: Jak to benzín rozjel (dostupný na:

http://www.spstr.pilsedu.cz/osobnistranky/josef_gruber/clanky/benzin.pdf).

Josef Gruber, září 2012