

Marcel Malypetr



Československé motorarity

retro

dálníky, tříkolky, vozítka a jiné zajímavosti



Marcel Malypetr

Československé motorarity

dálníky, tříkolky, vozítka a jiné zajímavosti

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Marcel Malypetr

Československé motorarity dálníky, tříkolky, vozítka a jiné zajímavosti

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, **www.grada.cz**

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 6551. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Fotografie na obálce: autor Ing. Zdeněk Patera, zdroj www.auta5p.eu

Počet stran 112

První vydání, Praha 2016

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2016

Cover design © Jakub Náprstek, 2016

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-9247-2 (pdf)

ISBN 978-80-247-5587-8 (print)

Obsah

Úvod	6	ČZ	69
1 Dálníky	9	Jawa	70
Jan Anderle	10	Moravan	76
... a ti ostatní	16	Ostatní československé firmy	78
2 Tříkolky	25	Velorex a Super Laminát	83
ČZ	27	Vozítka MIS 350 – Miloš Schütz	88
Jawa	31	4 Kapotované motocykly	93
Orthopedia	34	Závěr	100
Tatra	37	Barevná příloha	101
Walter – Šibrava	38	Použitá literatura	112
... a ty ostatní	42		
3 Vozítka	53		
Historické cyclecary	57		
Avia	65		

Úvod

Československé motorarity... tenhle název knihy mi už dlouho ležel na duši a já jsem si moc přál jednou vidět tuto knihu na pultech. Když jsem psal knihy o skútrech a o sajdkárech, snažil jsem se tam vmáčknout některé kapitoly o zajímavých vozidlech, ale nevešly se. Právě v té době jsem začal uvažovat o tom, že by taková kniha o vozidlech a vozítkách, o nichž se moc nemluví, byla zajímavá. Tato malá vozidla, která ve své době hodně pomáhala (třeba jako užitková vozidla nebo invalidní vozíky), by si taky zasloužila mít svoji knížku.

Někdo by však mohl namítnout, že mezi tříkolky patří také motocykly se sajdkárem (ta hranice mezi tříkolkou a sajdkárem je opravdu legislativně trochu nejasná), ale těm jsem se, myslím, dostatečně věnoval v knize Československé sajdkáry, a tak bych chtěl vymezit obsah této knihy na vozidla, která mají kola souměrně uspořádaná podle podélné osy vozidla, ať už se bude jednat o vozidla jedno-, dvou-, tří- nebo čtyřkolová (právě kvůli té nejasnosti rozdělení tu bude jedna výjimka, ale upozorním vás na ni). A ještě si dovolím jedno rozdělení. Tříkolky budou vozidla převážně s jedním kolem vpředu, která vznikla jako přestavba jednostopých motocyklů, a tříkolová vozítka s jedním kolem vzadu (až na výjimky). Není to sice asi ve všech případech úplně nejsprávnější rozdělení, ale nějakou čáru mezi těmito kategoriemi vozidel udělat musíme.

Kdo četl moje předcházející knihy, mohl si tam vždycky najít takové moje malé vyznání o tom, proč právě píši knihu o tom či onom skútru nebo sajdkáru, jaké bylo moje první setkání s Čezetou nebo Manetem a jak se stala Druzeta mojí láskou na první pohled, i když jsem tenkrát asi vůbec nevěděl, že se tak jmenuje. A pokud čekáte, že se něco podobného dočtete i v úvodu k této knize...nemylíte se. A jak to vlastně tenkrát bylo?

Bydlel jsem v malém městě v severních Čechách. Na začátku 60. let minulého století tam byl již zaveden plyn, ale stále ještě bylo třeba ho rozvádět do dalších domácností a provozoven, takže na protější straně v naší ulici, kousek pod naším domem, byla plynařská dílna. Tam pracoval pan Verner, který měl jako služební vozidlo Jawu péráka – rikšu. Po straně korby měla rikša držáky, ve kterých ležely trubky, a na korbě byl instalátérský stojan se sverákem (tzv. pionýr) pro řezání závitů na trubky, a spousta dalších instalátérských potřeb. Rikša, kromě vůně benzinu a spáleného oleje, voněla ještě fermeží, která se používala společně s konopím pro utěsnění spojů na plynovém vedení. Rikšu jsem vídal stát před dílnou anebo na různých místech po městě, kde zrovna pan Verner pracoval. A já zase prohlížel a osahával tento krásný stroj, aby mě nikdo neviděl. Představte si, že tam na korbě ležely fitinky a další potřeby a nikdo je neukradl a neodvezl do sběrných surovin (a pak se někomu divte, že občas nostalgicky zavzpomíná). Teď si uvědomuju, že ani nevím, jak skončila ta plynařská dílna a pan Verner, ale zřejmě padla za oběť centralizaci do nějakého Okresního podniku služeb.

Ale vraťme se k naší knize. Kniha je rozdělena do čtyř základních kapitol a řekněme, že první tři z nich (dálníky, tříkolky a vozítka) se týkají vozidel, která byla populární v období po druhé světové válce. Byla to vozidla, od kte-

rých se požadovalo „za málo peněz hodně muziky“ a která jsou v dnešní době na našich silnicích spíš už jen výjimkou. Dálníky se sice vyrábějí v Brně, ale jedná se o drahá a luxusní vozidla, tříkolku potkáte zcela výjimečně a opět je to drahé, téměř snobské vozidlo. A vozítka? Vozítka uvedená v knize jsou jednak taková, která se vyráběla popř. byla připravována nebo vyvinuta u renomovaných firem. Mnoho vozítek v poválečném období však bylo zkonstruováno a vyrobeno jednotlivci pouze v jediném exempláři. Vzhledem k omezenému rozsahu této knihy se nám sem všechna ta vozítka nevejdou, a tak se podíváme aspoň na jejich zástupce. V rychlosti se také podíváme na předválečné cyclecary. Vozítka dnes stále ještě existují, dokonce se o jejich výrobu v nedávné minulosti pokoušela firma Jawa, ale vzhledem k jejich ceně a nízké užitkové hodnotě jsou u nás prakticky neprodejná.



Už jsem se zmínil o prvních třech kapitolách a zbývá nám ta čtvrtá, která bude jen tak paběrkovat za hlavními kapitolami a dozvíte se v ní něco málo o kapotovaných motocyklech, které u nás zastupuje hlavně „nanuk“ – kapotovaná Jawa 350 určená pro službu u bývalé Veřejné bezpečnosti.

A ještě na závěr úvodu (to je krásné spojení, co?) jedno vysvětlení nebo poznámka. V knize Československé sajdkáry jsem použil pro určité srovnání, popř. jako ukázkou typů, které se u nás nevyráběly, ale chtěl jsem je zahrnout do celkového přehledu variant, zahraniční stroje. No a jeden kolega publicista si v nakladatelství „postěžoval“, že v knize o československých výrobcích ukazují cizí stroje. Co k tomu dodat? Československo kdysi bylo velice vyspělou průmyslovou zemí a stálo na pevných nohách, ale první z nich mu podrazili fašisté a druhou komunisté. Takže v období po druhé světové válce se sice objevilo mnoho zajímavých konstrukcí, ale většinou se jednalo o velice malé série strojů, popř. se vůbec do výroby nedostaly nebo to byly jen jednotlivé výrobky domácích konstruktérů. A tak mi snad aspoň vy čtenáři odpustíte, když se občas zmíním o zahraničních konstrukcích, protože zvláště v Německu a v Anglii byla v tomto období různá vozítka velice populární, vyráběly je i známé a renomované firmy a hlavně jejich počty vyrobených kusů byly nesrovnatelně vyšší.

Kapitoly jsem seřadil abecedně a jsem moc rád, že právě v první kapitole o dálníkách se zmíníme o československém vynálezu, který nezapadl, i o jeho vynálezci panu Anderlem, který se jako významný a šikovný konstruktér, stejně jako někteří jiní, stal z nepochopitelných příčin nepohodlný tehdejšímu režimu.



1

Dálníky

No vidíte, první kapitola po úvodu a hned jsou nějaké zádrhly a problémy. Název „dálník“... toto krásné slovo vymyslel náš slavný konstruktér Jan Anderle, o kterém se dočtete hned po tomto úvodním slovu kapitoly. Je to stejně krásné slovo jako třeba další ryze české „robot“, které vymyslel neméně slavný pán, i když v tomto případě spisovatel, Karel Čapek. Proč to vlastně píšu? Protože v různých časopisech a článkách se vyskytuje velice často název „kabinový motocykl“, což ale podle mě není úplně správné, i když to třeba vychází z překladu z cizích jazyků. Ale my jsme v Čechách a máme ten krásný český výraz „dálník“, který už jednoznačně navozuje atmosféru dalek a dlouhých cest.

◀ Pan Jan Anderle, konstruktér, pilot a cestovatel, ale také „nepřítel“ státu, vězeň v komunistickém žaláři a v uranových dolech a nakonec nucený emigrant, se svým nejznámějším dálníkem.

Jak jsem psal v úvodu, udělat přehled všech těchto raritních vozidel a seřadit je do nějaké tabulky podle kategorií, to by asi bylo hodně složité. A to platí samozřejmě i u těchto dvoukolových vozidel. Všechna tato vozidla vznikala za účelem vytvořit vozidlo s manévrovací schopností motocyklu, ale s ochranou posádky jako v automobilu. Kabinové motocykly už existovaly v zahraníčí v meziválečném období a vznikaly skutečně zakapotováním motocyklu, popř. speciální stavbou motocyklu s kabinou, což bylo mimo jiné také pro snížení aerodynamického odporu, čehož se využívalo u motocyklů určených pro rychlostní rekordy. Jenomže dálníky vznikaly trochu jinak – jako samostatná kategorie vozidel, a byly ve většině případů od začátku stavěny jako dálníky a ne jako motocykly. Do této kategorie vozidel bychom ještě mohli zařadit kapotované motocykly, které posádce poskytovaly jen částečnou ochranu před nepřízní počasí, ale právě pro jejich „nedokonalost“ ochrany jsem je zařadil až na konec knihy, a to hlavně proto, že určitě mezi naše motokuriozity patří i kapotovaný motocykl určený pro Veřejnou bezpečnost a Hradní stráž v 60. letech minulého století, který je dnes známý pod přezdívkou Nanuk a zažívá sběratelský a bohužel i replikový boom.

Řekl bych, že pomyslnou hranici mezi kabinovým motocyklem a dálníkem tvoří postranní kolečka pro udržení rovnováhy vozidla, která jsou právě pro dálníky typická. Motocykl má stojánek a rovnováhu při zastavení vozidla si udržuje jezdec opřením nohy o zem. Ovšem později uvidíte, že tato hranice je zase jen taková přibližná a neplatí stoprocentně.

Myslím, že většina z vás viděla film „Marečku, podejte mi pero!“, kde se pan Kemr coby Plha snaží přesvědčit češtináře pana profesora Hrbolka, že 19. století je stoletím páry, ale pan profesor mu odpoví: „Nu dobře, dobře, ale v mých

hodinách češtiny se budeme držet jednoduchého označení – 19. století!“ A tak si myslím, že v této knize se budeme držet jednoduchého a přitom krásně českého označení „dálník“.

Jan Anderle

Jan Anderle se narodil ve Vyškově u Brna v roce 1900. V roce 1914 nastoupil v Brně do učení a učil se strojníkem, po vyučení se stal strojníkem. Když dosáhl 18 let věku, byl odveden do armády a musel bojovat v řadách rakousko-uherské armády na italské Pijavě.

Po návratu z války nastoupil v roce 1921 na řádnou vojenskou službu v Olomouci, dále absolvoval leteckou školu v Chebu, a po jejím úspěšném dokončení se stal instruktorem létání v Prostějově. Od roku 1929 byl dokonce zalétávacím pilotem ve firmě ČKD. V průběhu druhé světové války byl na základě anonymního udání vyslýchán gestapem, avšak jeho profese zkušebního pilota, která byla pro válečnou výrobu našich okupantů velice důležitá a užitečná, ho zachránila před možným uvězněním. Po skončení druhé světové války pracoval jako šéfpilot českého leteckého průmyslu. V prosinci 1949 dostal za úkol, aby „doručil“ francouzskému zákazníkovi letadlo Aero. To také učinil, a pak na naléhání onoho zákazníka svolil k letu do Afriky s tím, že ho naučí s novým strojem létat. Počítal s tím, že se vrátí domů běžnou linkou, což také učinil, ale po podstatně delší době, než na kterou mu byl „výlet“ do Francie povolen. Takové jednání však v tehdejší době nemohlo zůstat bez trestu. V letech 1950–1951 proběhl soudní proces, kde byl jako zrádce, diverzant a nepřítel republiky odsouzen nejprve k trestu smrti, pak k doži-

votnímu žaláři a nakonec mu byl trest zmírněn na 15 let vězení, a k propadnutí veškerého majetku státu. Pět let budoval v Jáchymově v uranových dolech socialismus, což se odrazilo na jeho zdravotním stavu, a další dva roky strávil ve vězeňské nemocnici. V roce 1957 byl sice propuštěn, ale stejně vyslán na „lehčí“ nucenou práci, takže dalších šest let budoval socialismus na stavbě lipenské přehrady. Po propuštění mohl v roce 1963 odejít konečně do starobního důchodu (i když tenkrát byl normální odchod do důchodu v 60 letech a jako horník z Jáchymova by měl určitě nárok i na dřívější). Byl však stále aktivní, a tak v roce 1967, když konečně po letech dostal tzv. devizový příslib a mohl vyjet na západ, projel se svým strojem Frontcar půlku Evropy a nakonec emigroval do německého Kirchheimu a později do Mylhúz ve Francii, kde žil v obytném přívěsu na letišti Habsheim. Svě profesi pilota byl stále věrný, pilotní licenci měl platnou až do roku 1976. Jan Anderle zemřel 13. prosince 1982 a byl pochován ve společném hrobě na hřbitově v Mylhúzách...

Souběžně s profesním životem pilota, žil Anderle ještě jeden život, a to život konstruktéra zajímavých vozidel, jichž podle různých pramenů postavil za svůj život 17 až 25. Jeho aktivity závisely také na tom, kolik měl času, to v překladu znamená, jestli mohl létat, nebo ne. Proto jeho nejslavnější dílo „dálník“ spatřilo světlo světa právě v období druhé světové války, kdy létat nesměl. Už však v meziválečném období konstruoval zajímavé malé motocykly, které nazýval „Motík“. Ještě předtím v roce 1931 zkonstruoval tříkolku se dvěma poháněnými koly vpředu a jedním zadním říditelným kolem. Sám to však považoval za slepou uličku ve vývoji, protože vozidlo bylo při přímém jízdě směrově nestabilní a bylo nutné ho stále „řídit“.

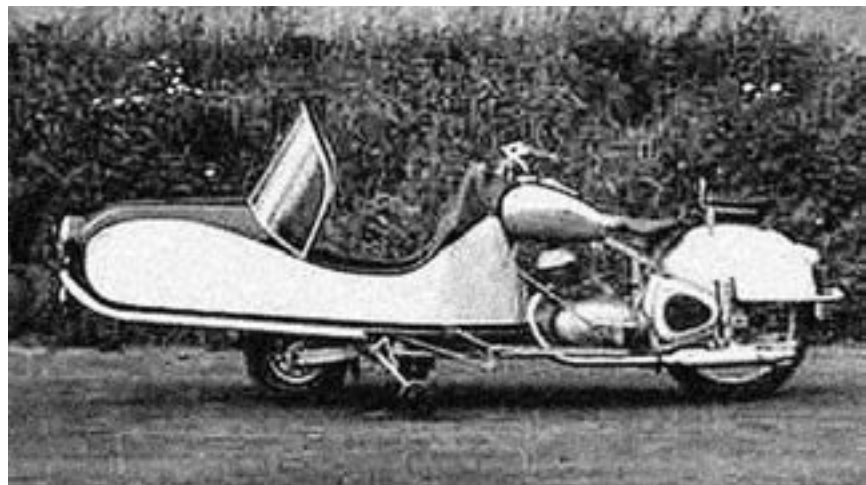
Pak už následovaly jednomístné Motíky, pořadové číslo 1 v roce 1937, číslo 2 v roce 1939, Motík 3 byl postaven v roce 1944 jako přestavba Motíku 1 na dvoumístnou verzi. Mezitím však vznikal v letech 1938–41 slavný Dálník I, o kterém se dozvíte za chvíli trochu podrobněji. Zde však jen pro porovnání s následným typem Dálník II uvádím, že první dálník byl vybaven dvouválcovým motorem Jawa Minor 561 cm³ a byl vlastně konstruován jako dvoumístný kabriolet. Dálník II z roku 1949 byl jednomístný, se zcela uzavřenou karoserií a byl vybaven motorem Jawa 350. S ním už se počítalo pro sériovou výrobu ve spolupráci s Jawou, avšak Anderleho letecké ovládnání řízení pomocí kniplu bylo pro zkušební jezdce Jawy nepřekonatelnou překážkou, takže ze spolupráce nebylo nic. Pak se samozřejmě musel Anderle na dlouhou dobu konstruktérsky odmlčet, protože vězení a nucené práce v uranových dolech nejsou pro konstruktérské práce zrovna vhodným prostředím.

Teprve až v roce 1961 postavil svůj Frontcar I, což byl vlastně motocykl s přívěsným vozíkem, ovšem umístěným ne vedle motocyklu, ale před motocyklem. Jednalo se tedy o dvoukolové jednostopé vozidlo určené až pro 3 osoby. Zadní část vozidla byla použita z motocyklu Jawa 250 pérák, po straně byla instalována dvě opěrná kolečka, ale vzhledem k tomu, že jezdec udržel rovnováhu stroje opřením nohou o zem, sloužila jen pro stabilní polohu při stání (byla zřejmě nutná pro zajištění stability při nastupování do předvěsného sajdkáru). Podle pamětníků mělo toto vozidlo dobrou stabilitu a dobré jízdní vlastnosti. Je to stejné vozidlo, které pak Anderle použil pro cestu po Evropě (a následně pro emigraci) v roce 1967. Ještě před svou emigrací však postavil Frontcar II, který byl podobný svému předchůdci, ale měl prostor pro pasažéra v sajdkáru zcela uzavřený.

Když už Anderle žil ve Francii, postavil ještě v roce 1970 Frontcar III. K zakrytí přední části měly být použity blatníky z vozu Opel Rekord, světlometry a ochranný rám byly údajně dodatečně namontovány po kolizi s automobilem. S tímto vozidlem podnikl v roce 1970 cestu na trase Stuttgart–Myhlúzy–Luzern–Gotthard–Como–Milán–Grigno–Cortina d'Ampezzo–Brenner–Innsbruck–Ulm–Stuttgart, jejíž celková délka byla úctyhodných 2031 km. Tím samozřejmě již sedmdesátiletý Anderle jasně prokázal životaschopnost podobných vozidel. Od roku 1972 Anderle konstruoval a v roce 1976 dokončil ještě velice zajímavý Dálník V nazvaný „Rolland“, který byl vybaven motorem Fiat a měl dvojité řízení postranními pákami. Vozidlo mělo trubkový rám, na který byla přinýtována laminátová karoserie.

Další činnost Jana Anderleho už byla spojena s panem Arnoldem Wagnerem, který ve Švýcarsku oživil myšlenku dálníků, a za velké konstrukční, ale také legislativní pomoci pana Anderleho přivedl na svět dálník jménem Peraves, který se vyrábí dodnes (viz poslední podkapitola). O smrti pana Anderleho se pan Wagner dozvěděl asi s týdenním odstupem. Ihned odjel na letiště, kde Anderle žil, avšak po jeho strojích tam už nebylo ani památky a dodnes se neví, kde skončily.

- Pan Anderle je také autorem několika vozidel nazvaných Frontcar. Byly to vlastně motocykly, které měly nad malým předním kolem připevněnu další sedačku pro spolujezdce.



Dálník I

Prošli jsme si „letem světem“ život a dílo pana Anderleho, a teď je na čase, abychom se podívali podrobně na jeho první a asi nejslavnější dálník. V Motor Revue vyšel článek pana Anderleho, kde vysvětluje důvody vzniku dálníku. Celým úvodem článku se táhne jako červená nit porovnání nákladů na přepravu jedné osoby v různých dopravních prostředcích a samozřejmě otázka tzv. mrtvé váhy, což je dle pana Anderleho váha vozidla, která připadá na jednu přepravovanou osobu. V těchto parametrech samozřejmě vítězí malý motocykl před motocyklem velkým a kombinací motocyklu se sajdkárem. Na posledních místech pomyslného žebříčku se umístily osobní vozy, samozřejmě malý a lehký vůz opět před vozem těžkým. Pan Anderle k tomu píše:

„...Je samozřejmě, že u žádného vícestopého vozidla se nikdy nepodaří snížit mrtvou váhu na tak nízkou hodnotu. Nejlehčí tříkolky vážily kolem 350 kg a nejmenší upotřebitelné automobily 1 450 kg. Dobře provedený karosovaný motocykl vyrovná se tedy vahou i nákupní cenou úplně sidecarové kombinaci stejného výkonu motoru, poskytne však jezdcům větší rychlost a úspornost, mnohem více pohodlí a ochrany, a jízda v něm bude velmi příjemná.

Jelikož název »karosovaný motocykl« neb »dvoukolé auto« jest příliš dlouhým a poněkud násilným, byl pro tento typ jednostopého vozidla s náhonem na přední říditelné kolo zvolen nový, český název »dálník«.

Jak je vidět, není dálník, jež jsem postavil, výsledkem okamžitého nápadu, není raritou (ale pro tuto knihu jsme si ho raritou nazvali, *pozn. aut.*) ani konstrukcí »na heslo«, pro níž se pak hledají všechny výhody. Dálník jest logickým výsledkem soustavného sledování vlastností vozi-

del již existujících a vážným pokusem postavit vozidlo ideální po stránce malých provozních výhod a příjemné, pohodlné jízdy i za špatného počasí.“

Technický popis:

A opět bych využil slova tvůrce dálníku, protože kdo jiný by to mohl vědět lépe.

Nejdůležitější součástí dálníku jest uložení a náhon předního říditelného kola. V dnešní době, kdy je v provozu řada automobilů s náhonem na přední kola, není technické provedení náhonu již problémem. Novinkou však je použití letmo uloženého hnaného a říditelného kola u motocyklu. Toto mé uspořádání jest proto chráněno patentem č. 62.165.

Aby u prototypu dálníku byly předem vyloučeny případné závady na hnacím kardanovém kloubu a jeho uložení, jest použito hotového osvědčeného kloubu z automobilu Aero 30. Vnější náboj vyrobený opracováním z jediného kusu oceli nese talíř brzdy a řídicí páku. Náboj jest uložen v řídicí skloněné ose pomocí dvou ložisek se šikmými válečky v saních, které klouzají při pérování po dvou sanicích kruhového průřezu, uložených pevně v rámu vozidla. K odpérování slouží silné spirálové péro, uzavřené úplně proti prachu. Podélný sklon sanic, jímž je stanovena stopa řízení, jest za účelem vyzkoušení co nejlepší říditelnosti měnitelný. Hnací osa kardanového kloubu jest svým volným koncem přes Hardy-spojku uložena ve velkém dutém ložisku, nesoucím řetězové kolo. Toto ložisko jest upevněno na rámu vozidla. Blatník přes přední kolo jest nosnou částí rámu a slouží též k upevnění horní části sanic. Přední kolo jest diskové, opatřené pneumatikou 130 × 40. Řízení kola děje se říditky (původně bylo použito volantů),

kteřá na svém hřídeli nesou páčku spojenou táhlem s řídicí pákou náboje předního kola. Řídítka se svým horním ložiskem jsou přestavitelná buď na levou stranu, neb do středu vozidla, dle toho, jede-li jezdec jeden, nebo dva. Rám tvoří dva ocelové, 100 mm vysoké plechové nosníky průřezu U s přínýťovaným dvojíťým dnem, vyztužené důkladně proti kroucení. Zadní kolo jest malého průměru, uložené ve vodorovné, kupředu obrácené vidlici, odpružené spirálovým pérem na plechový kozlík, tvořící zadní ukončení rámu. Pneumatika jest letecká, rozměru 420 × 150 mm. Motor z auta Jawa-Minor, dvoutaktní, vodou chlazený dvouválec 615 ccm o výkonu 19,5 k, v bloku s třístupňovou rychlostní skříníčkou (se zpěťným chodem) s dynamem a el. spouštěčem jest uložen v gumě napříč před předním kolem na podélních nosnících rámu. Řazení rychlostí děje se pomocí souťyčů z řídítek. Chladič je umístěn za motorem, ve vodním potrubí jest zamontován teploměr a elektrický ohříváč vody. Výfukové potrubí má pružné vložky a dva tlumiče. Karburátor jest značky Zenith se samospouštěčem a tlumičem sání. Spojka je ovládána ručně, podélným sklápěním levého držadla řídítko. Plyn, spouštěč a spojené brzdy jsou ovládány pedály pravou nohou. Brzdy mají též ruční páku se západkou. Přenos síly od motoru na kardanový hřídel děje se jedním řetězem 1/2 × 5/10“ úplně zapouzdřeným v olejové lázni. Do zadního řetězového kola zabírá též kolečko náhonu rychloměru. Postranní kolečka pro rozjezd a zastavení jsou uložena na dvou pákách na společném hřídeli, uloženém

- Pan Jan Anderle se svým prvním a zřejmě nejnámějším dálníkem, který dal jméno i všem dalším podobným konstrukcím. Dálník měl poháněné a říditelné přední kolo.



v rámu. Spouštění koleček děje se přes diferenciální pákový převod pedálem na levou nohu. Zvedání koleček obstarává péro. Ve spuštěné poloze jsou kolečka zajištěna západkou. Ve zdvižené poloze opírají se kolečka o nárazníky a při případném podjetí (smyku *pozn. aut.*) jede vozidlo potom po třech kolech a sešlápnutím pedálu se srovná. Akumulátor jest uložen na kozlíku na zadní části rámu. Karoserie, vyrobená v Sodomkově továrně ve Vysokém Mýtě, blíží se svými tvary ideálnímu proudnicovému tělesu. Je plechová, lehká, samonosná bezrámová konstrukce a skýtá pohodlné místo dvěma jezdcům. Reflektory jsou umístěny pod kapotou, za sedadly je velký prostor pro zavazadla. Ochranné sklo je děleno tak, aby řidiči nepřekážely dělicí příčky, ať již sedí vlevo či uprostřed.

Po náležitém prokreslení, které trvalo přes rok, bylo započato se stavbou na podzim 1937. Za dvě léta bylo chassis hotovo na zamontování motoru a byly podniknuty zkušební jízdy ve vleku za autem a s kopce, aby byly ověřeny jízdní vlastnosti. Při těchto zkouškách bylo na místě motoru připevněno patřičné závaží. Po menších úpravách pérování, řízení a postranních koleček byl pak zamontován motor a zhotovena karoserie. Práce na chassis si vyžádaly okrouhle 2 000 dílenských pracovních hodin a na hotových výlohách stál dálník téměř 25 000,- K. Připočítali-li by se mzda za oněch 2 000 pracovních hodin a odměna za konstrukční práce, představuje prototyp dálníka hodnotu přes 50 000,- K!

Před dokončením chassis – v dubnu 1939 – byl sestaven program 12 bodů pro vyzkoušení vlastností vozidla, a jak pan Anderle popisoval, byly v průběhu zkoušek některé součásti měněny nebo doplňovány, ale nakonec byly ve všech 12 bodech zjištěny správné hodnoty a bylo docíleno plně uspokojivých jízdních vlastností.

A technický popis pokračuje:

Jest samozřejmé, že u tohoto prvního dálníku jest vlastní váha vyšší než uvedených 240 kg. Příčinou je použití automobilového kardanového kloubu, náboje, disku i pneumatiky předního kola, odůvodněné již v tomto popisu vozidla. Při tomto velmi masivním provedení předního náhonu bylo pak možno zamontovat dosti těžký motor. Původní myšlenka použití leteckého, vzduchem chlazeného dvoulitrového čtyřválce o váze 60 kg a výkonu 55 ks, s nímž by dálník dosahoval rychlosti kolem 200 km/h, byla pro konstrukčně obtížné provedení převodu opuštěna a bylo rozhodnuto zamontovati osvědčený automobilový motor Jawa – Minor, s nímž dosahuje dálník rychlosti 120 km/h při spotřebě pod 4,5 l/100 km. Tím jsem se vlastně minul původního cíle postavit karosovaný motocykl a udělal jsem dvoukolový automobil, ale i tak byly získány cenné poznatky a zkušenosti. Hlavní z nich jsou:

Za nynějšího stavu výrobní techniky lze postaviti jednostopé dvousedadlové vozidlo výborných jízdních vlastností, s náhonem předního říditelného kola, vzduchem chlazeným jedno- neb dvouválcovým motorem 500–700 ccm, umístěným před předním kolem, se zadním kolem malého průměru, postranními pomocnými kolečky, s dobrým odpérováním obou hlavních kol, s pohodlnou dvousedadlovou karoserií se skládací střechou, při celkové váze vozidla do 250 kg a ceně, rovnající se při sériové výrobě ceně sidecarové kombinace se stejným motorem, tj. v dřívější hodnotě 12 000,- až 20 000,- korun dle použitého motoru. Tento nový dálník mám dnes již zhruba prokreslen.

Jak je vidět, tak pan Anderle měl elánu na rozdávání, a jen škoda, že svoje nápady nemohl realizovat tady u nás. A taky je možná škoda, že se dálníkům nevěnovala žádná

firma a dále nerozvíjela tento nápad. Vždyť mezi dnešními vozidly, která zahrnují motocyklové tříkolky se dvěma koly vzadu, skútrové tříkolky se dvěma koly vpředu, skútry se střechou apod. by si možná i běžné cestovní dálníky své místo našly.

... a ti ostatní

Díky panu Anderlemu se v u nás dálníkům dařilo i v následujících letech. Vznikl klub dálníků, který sdružoval jejich majitele, konstruktéry a příznivce. Ne každému se podařilo dovést svůj vysněný stroj až do pojízdného stavu či dokonce do stavu schválení pro běžný silniční provoz. Některé stroje skončily už na papíře konstruktéra, jiné byly rozpracovány a nedokončeny a jen hrstce šťastlivců se podařilo uvést dálník do provozu a najezdit s ním třeba i desetitisíce kilometrů. Podívejme se ale na několik zajímavých konstrukcí, které se v průběhu let objevily.

Dálník D-02 a D-02A, Ing. Radko Vašíček

Dálník D-02 zkonstruoval a postavil Ing. Radko Vašíček v letech 1960–63 ve spolupráci s Václavem Novákem v Ústí nad Orlicí. Stroj byl vybaven motorem Jawa 350, některé komponenty byly ze skútru Čezeta 502. Boční kola byla zatahována elektricky leteckým agregátem na ovládání vztakových klapek. Podle slov samotného konstruktéra byl stroj poměrně nestabilní a doba vysouvání podvozku okolo tří vteřin byla příliš dlouhá na to, aby bylo možno vozidlo bezpečně zastavit. Dálník se nepodařilo k předepsanému termínu otypovat, nebyla dokončena ani karoserie.

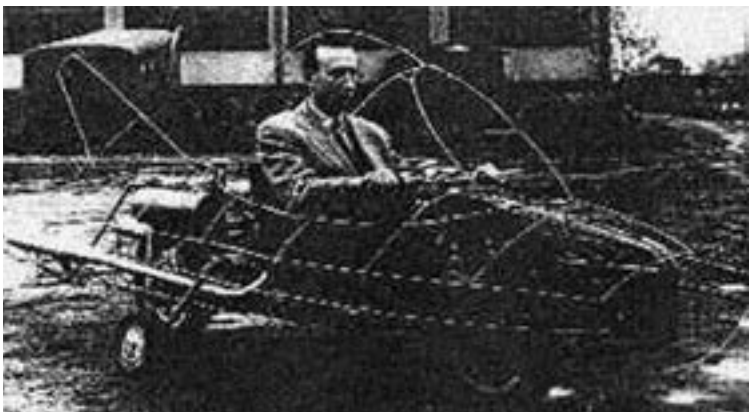
Konstrukce dálníku D-02A spadá do období roku 1971. Ing. Vašíček na základě svých zkušeností s předcházejícím typem zkonstruoval tento nový model, který měl oproti svému staršímu sourozenci větší rozvor kol a tím i větší kabinu. Pohonná jednotka měla zůstat stejná. Avšak stavba tohoto modelu již nebyla zrealizována, existoval pouze model, který vidíte na fotografii. Konstruktér se ovšem nevzdával a pracoval dál na projektech dálníků D-02B, D-02C a D-02D, ale jejich historie končila opět jen na rýsovacím prkně.

Dálník D-03, Adolf Gregora

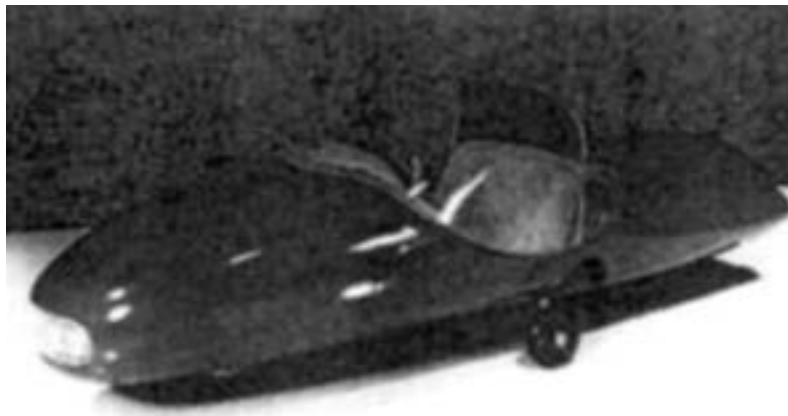
Tento dvousedadlový dálník leteckého konstruktéra Adolfa Gregora byl postavený v letech 1962–64 s použitím agregátu Jawa 350. Spolujezdec seděl bokem ke směru jízdy. Při pádu na stranu bylo nutno opouštět kabinu střešním otvorem. Velmi malá opěrná kola byla zasunována mechanicky. Stavitel vozidla brzy po jeho dokončení zemřel.

Dálník D-04, Jiří Štěnička

Jiří Štěnička z Letohradu postavil svůj dvousedadlový dálník v letech 1960–66. Motor byl původem z vozu VW-KDF a konstruktérovi se podařilo uvést tento stroj do provozuschopného stavu. Zvedání bočních kol bylo pneumatické. Jízdní zkoušky však nedopadly moc dobře. Řízení bylo „leteckého typu“ pomocí páky řízení a automobilové pneumatiky působily problémy s ovládním stroje, který tak nemohl být otypován pro běžný provoz. Na základě těchto závažných problémů se konstruktér rozhodl vozidlo v roce 1968 demontovat.



- ▲ Dálník D-02 Ing. Radko Vašíčka zvláště kvůli nestabilitě danou pomalým vysouváním opěrných koleček nebyl nikdy schválen do provozu. Na obrázku je následující typ D-02A.
- ▶ Dálník D-03 Adolfa Gregora byl dvousedadlový, avšak trochu svérázné konstrukce, protože řidič seděl bokem ke směru jízdy. Při pádu na stranu opouštěl řidič vozidlo střechou.
- ▶ Dálník D-04 Jiřího Štěníčky byl sice provozuschopný, ale pro špatné jízdní vlastnosti a špatnou říditelnost pákou „leteckého typu“ nebyl nikdy schválen do silničního provozu.



Dálník D-05, Karel Horák

Konstruktérem tohoto stroje z roku 1968 byl pan Karel Horák z Karlových Varů. U tohoto stroje se zastavíme trochu déle, a to hned z několika důvodů. Jednak se mi tento stroj designově velice líbí, jednak v běžném provozu ujel přes 15 000 km, a existuje k němu poměrně dost informací... a v neposlední řadě používá i kola z mého oblíbeného skútru Čezeta.

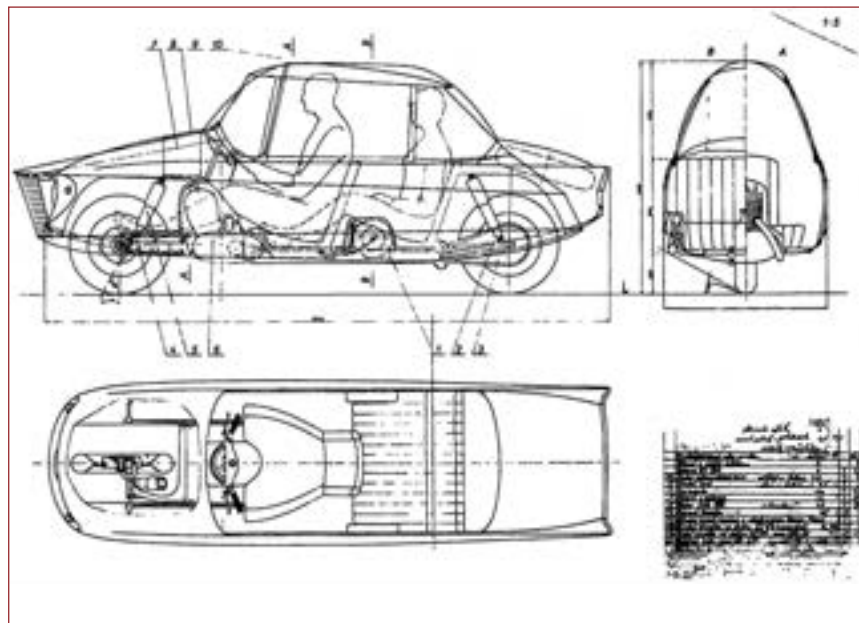
Pan Horák si chtěl pořídit nějaké kryté vozítko pro jízdu do práce. Když se doslechl o dálníkách, dal se do klubu dálníkářů a zkonstruoval svůj první dálník oblého tvaru, který dotáhl do stadia modelu. Pak změnil jeho design na modernější a tento svůj druhý dálník už postavil a nechal schválit do provozu.

Technický popis:

Motor Jawa 250 (náporově chlazený) umístěný vpředu a pohon zadního kola řetězem. Kola ze skútru Čezeta, rozměr pneumatik $3,25 \times 12"$, kola letmo uložená, zdvih pérování vpředu/vzadu 170 a 130 mm, odpružení motocyklovými pružícími jednotkami s hydraulickými tlumiči. Mechanické brzdy na obou kolech měly ovládání stejné jako u motocyklu. Šíře řídicích pák byla pouhých 430 mm.

Karoserie byla celokovová, plechová, svařovaná, vyztužená trubkovým rámem. Prosklená kabina byla odklápěcí kromě zadního okna, které bylo pevně spojeno s karoserií.

- Dálník D-05 Karla Horáka byl velice úspěšný, protože jako jeden z mála byl schválen pro běžný silniční provoz, ve kterém najezdil jeho konstruktér přes 15 000 km, a to rychlostí až 110 km/h.



Vpředu byla větrací mřížka přes celou plochu čelní stěny, kterou byl přiváděn chladicí vzduch k motoru. Odváděn byl pak pod vozidlo. Přední kapota byla odklápěcí směrem dopředu, pod ní bylo náhradní kolo a nádrž na 16 l paliva. Postranní kolečka byla samostatně ovládána dvěma pedály (jejich zvedání tahem gumových pásků). Kvůli tomu bylo ovládání řazení přepákováno na malou ruční páčku u přístrojové desky. Samostatné ovládání postranních koleček oběma nohama bylo nevýhodné kvůli nutnosti brzdění nožní brzdou.

Sedadlo řidiče bylo celkem úzké a řidič seděl s nohama obkročmo kolem krytu motoru. Stejně tak spolujezdec, sice už na daleko pohodlnějším sedadle, seděl obkročmo kolem sedadla řidiče a po jeho bocích už zasahovaly do kabiny podběhy postranních koleček.

Dálník měl celkové rozměry 2 770 × 830 × 1 200 mm, rozvor náprav 1 900 mm. Hmotnost byla 240 kg, nosnost 150 kg. Maximální povolená rychlost byla 80 km/h, i když vozidlo bylo schopno jezdit rychlostí až 110 km/h.

Legislativní schválení do provozu trvalo od ledna 1967 do června 1969. V dubnu 1968 dostal pan Horák provizorní značku pro provádění jízdních zkoušek a doladění jízdních vlastností a do schválení v roce 1969 najel kolem 8 000 km. Vozidlo bylo nadále provozováno v běžném silničním provozu a utrpělo i jednu vážnější čelní nehodu a několik dalších šrámů, naštěstí bez újmy na zdraví majitele. Pan Horák po roce 1982, kdy měl svůj dálník dobře odzkoušený a vychytral všechny nedostatky, nabídl jeho konstrukci několika firmám v bývalém Československu pro sériovou výrobu. Setkal se však s nezájmem, a tak se koncem 80. let přihlásil na výzvu Arnolda Wagnera, výrobce Ecomobilů ze Švýcarska, ohledně diskuse

na téma jednostopých karosovaných vozidel. Několikrát se setkali a nakonec pan Horák, zklamaný tuzemským nezájmem, přistoupil na nabídku pana Wagnera a dálník mu prodal do jeho soukromé sbírky ve Švýcarsku.

Dálník D-06, Štěpán Polák

Tento monstrózně a futuristicky pojatý dvoumístný dálník vznikl v roce 1959. Pan Štěpán Polák byl neúnavný konstruktér všeho neobvyklého a zkušený motorkář, kterému se nápad konstrukce dálníku velice zalíbil, a tak se pustil do jeho stavby. Vzhledem k tomu, že v době jeho vzniku tady asi nebyla velká nabídka použitelných komponentů, zabudoval do dálníku starší čtyřválcový motor VW 1 200 s rozvodem OHV, pohon zadního kola byl kardanem. Karoserie byla celokovová, ocelová a byla posazena na příhradovém rámu. Celkové rozměry jsou 3 750 × 1 050 × 1 500 mm, rozvor 2 000 mm, váha však celých 450 kg. Až knihu dočtete ke kapitole „Vozítka“, vzpomeňte si na tuto váhu a porovnejte ji s váhou čtyřkolových vozítek, která byla v mnoha případech třetinová.

Dálník se dochoval ve velice pěkném stavu do dnešních dnů, a i přes svůj věk by mohl být dnes dopravním prostředkem nějakého akčního hrdiny ze sci-fi filmu. Neměl však postranní kolečka, jen vyklápěcí stojan, který zajišťoval jeho stabilní polohu při stání. Pokud však řidič zastavoval nebo se rozjížděl, měl po stranách dva otvory, kterými mohl vystrčit nohy a vozidlo tak držet v rovnováze. Otvory však nebyly velké a umožňovaly jen poměrně malý pohyb nohou. Sám konstruktér přiznal, že vozidlo zkoušel ještě v nedohotovném stavu. Tento dálník však právem patří mezi naše motoristické rarity.