

ČESKOSLOVENSKÉ MOPEDY 1

Stadion *S11*



NAKLADATELSTVÍ
R Ů Ž E

Petr Hošťálek

Text © 2008, 2010 Petr Hošťálek
Fotografie © 2008 Petr Hošťálek - archiv
Fotografie na obalu © 2008 Václav Pancer
Publishing © 2013 Nakladatelství Růže, s. r. o.

ISBN: 978-80-86975-53-5

Tuto knihu vydalo v roce 2013 v elektronické podobě
Nakladatelství Růže, s. r. o.

Petr Hošťálek

ČESKOSLOVENSKÉ MOPEDY I.

Stadion
S 11



Předmluva

Nikdy na to nezapomenu...

Jak jsem slyšel hvízdnutí, přebrodiv jsem potok a utíkal k Šebestům. To už ho Jarda tlačil ze stodoly. Bylo to jasné. Jeho táta šel do hospody a nám nastala vytoužená chvíle. Do té doby jsem na mopedu nejel, ale stokrát jsem to nasucho cvičil. Když se Jarda vyřádiv, zbylo v bandičce na rámu dost i pro mě. Třásl jsem se nedočkavostí, ale šlo to samo. Rozšlapat, pod zadkem to zavrčelo a už jsem letěl. Pak dvojku a oba lokty křečovitě tlačit k zemi. Pravý, aby plyn byl opravdu „plnej“, levý, aby dvojka nevyskočila, jak radil Jarda. Ještě dnes cítím tu slast, když jsem na louce plné drnů vlál za řídítky, chvílemi nad sedlem i nad pedály. Bylo mi dvanáct, stal se ze mě motorista. Co na tom, že Šebesta senior nebyl v hospodě, ale klimbal v kuchyni pod oknem. Ten nás zrychtoval! On totiž nemohl jezdit na ničem jiném, protože pravou nohu neohýbal v kolenu.

Stadion

S 11 bylo jediné motorové vozidlo, které Jardovu tátovi vyhovovalo.

Moped Stadion S 11 se stal kultovním strojem, který si už dávno zasloužil gruntovní pomník. Žádné opisování seřizovacích tabulek a návodu k použití, ale šťavnatou historii, která se kolem něj odvíjela. Teď ji máte v ruce a já vím, že lepšího autora než Petra Hošťálka jsme si nemohli přát. Však uvidíte. Ocení to pamětníci, kteří na kozí dech (tak něžně se mu už tenkrát říkalo) stáli frontu před Mototechnou, mladíci, kteří ho dnes renovují a mají pocit, že byl vyroben v prvohorách, i ti, kdo na něm každoročně jezdí tajný stokilometrový závod a nutí proto jeho motorek k pekelnému výkonu.

V životě jsem už vystřídal něco strojů, ale omamný pocit z první jízdy na Stadionu S 11 jsem už nikdy nezažil. Snad ještě na Stadionu S 22 Pepy Ferkla, na němž jsem...

Ale to si nechám na druhý díl.

Jan Králík

Kapitola 1.

Ze všeho nejdřív kousek historie

Nejeden vynález, ke kterému člověk dospěl, vděčí za svůj vznik odvěké lidské vlastnosti, kterou je lenost. Jednostopá motorová vozidla, tedy motorová kola a motocykly, jsou snad tím nejlepším příkladem. Pohybovat se na jízdním kole rychle, pohodlně, ale hlavně tak, aniž by člověk musel šlapat – to by panečku bylo!

Znám to velice dobře, také jezdím na kole nerad...

K tomu, aby kolo jelo samo, stačilo jediné: namontovat na něj nějakou pohonnou jednotku.

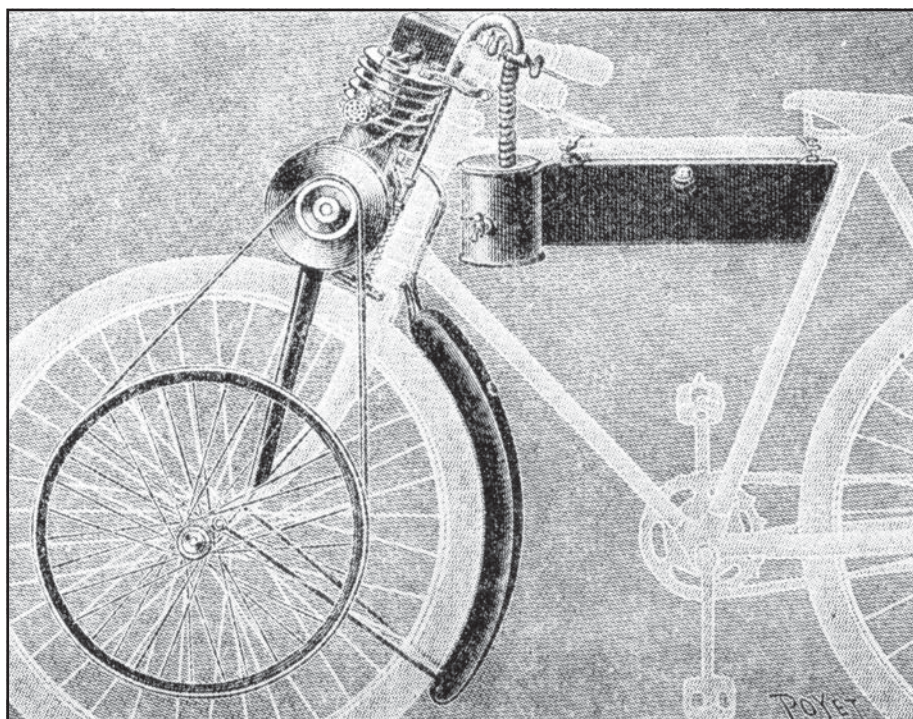
Myšlenka to byla tak jednoduchá, že musela napadnout kde koho. Jenže! V oné době, řekněme asi tak kolem roku 1890, vhodných pohonných jednotek, které by se k tomuhle účelu daly použít, zrovna moc nebylo.

Parní stroj? Ale ano, našli se jedinci, kteří to zkusili. Některým z nich to i dokonce jezdilo. Ale parní stroj se vším příslušenstvím, které k němu náleželo, byl zařízením poměrně velkým a pro pohon subtilního jízdního kola se zrovna moc nehodil. Kromě toho byl oprávněně pokládán za dost nebezpečný. Explose kotlů byly v těch letech známé a hlavně nepříjemně časté. Navíc měl parní pohon nevýhodu v tom, že i během jízdy bylo potřeba topit a dolévat vodu...

Elektrický motor? Ten už vcházel ve známost také. I s ním se uskutečnil sem tam nějaký pokus. Dokonce dlužno říci, že magickou rychlostní hranici 100 km/hod. překonal dřív, než motor benzínový. Jenže první elektromotory byly málo účinné a napájecí baterie, bez

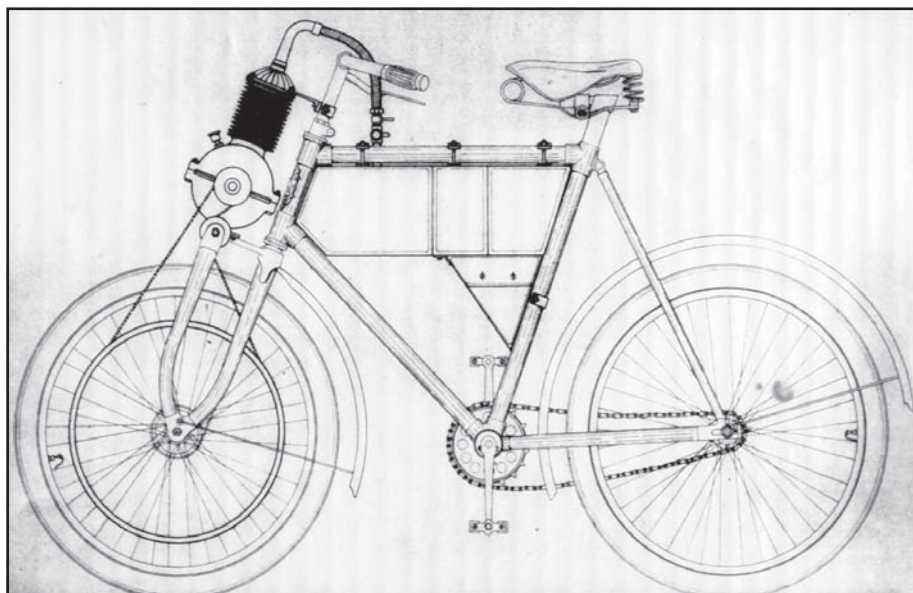
kterých to nejelo, měly ohromnou váhu i rozměry. Na krátkou rekordní jízdu to tak tak vystačilo. Ale na pohon motocyklu? Při vši tehdejší snaze byl hlavním nedostatkem malý dojezd. Není proto divu, že se onen re-

kordní elektromobil jmenoval „Jamais Contenté“. Vzhledem k jeho malému dojezdu to bylo jméno velice přiléhavé. Znamenalo „Nikdy spokojen“. Já bych s jeho dojezdem také spokojen nebyl...



Originální „La Motocyclette Werner“ z roku 1897 v dobové francouzské rytině od Poyeta...

...a v nákresu, jak si představovali mladoboleslavští výrobci jízdních kol Slavia, Václav Klement s Václavem Laurinem, že ji upraví po svém.



Pak už snad existoval jen pérový natahovací strojek, kde se člověk už před rozjetím nadřel jeho natahováním víc, než kdyby celou trasu šlapal.

Pro stlačený vzduch platilo totéž.

A čínské rakety?

To vše mělo ještě nedostatečnější dojezd, než pokusy předchozí.

Reálné řešení přišlo až s prvními spalovacími motory. Na přední vidlici bicyklu připevněný benzínový motorek, pohánějící přední kolo koženou šňůrou od šicího stroje, to byl princip prvního motorového kola bratří Wernerů ve Francii.

Motory uprostřed bicyklového rámu, pohánějící zadní kolo řemenem, tak vypadaly první motocykly v Anglii.

A první, zatím ještě nijak slavný Harley-Davidson, to

byla kombinace všech konkurenčních řešení dohromady. Měl francouzský motor, po anglickém způsobu řemenem poháněné zadní kolo, a to všecko bylo namontované do rámu amerického jízdního kola.

Pro české motocykly Slavia (Laurin & Klement) byla inspirací ona první motocykleta značky Werner, kterou pan Klement přivezl z Paříže. Jenže opravdu jen inspirací. Stačilo, aby při jedné ze zkušebních jízd mistr Laurin havaroval a natloukl si - a v Mladé Boleslavi jako jedni z prvních rychle pochopili, že pouhé spojení jízdního kola s motorem není to úplně pravé.

„Jak to mohli ti Francouzi vymyslet tak nešikovně? Motor zrovna nad předním kolem!“ lamentoval Klement, když pomáhal svému uválenému společníkovi na nohy.

A tvrdě poučení začali tak od samého začátku stavět pro své „motorové dvoukolky“ speciální rámy motocyklové.

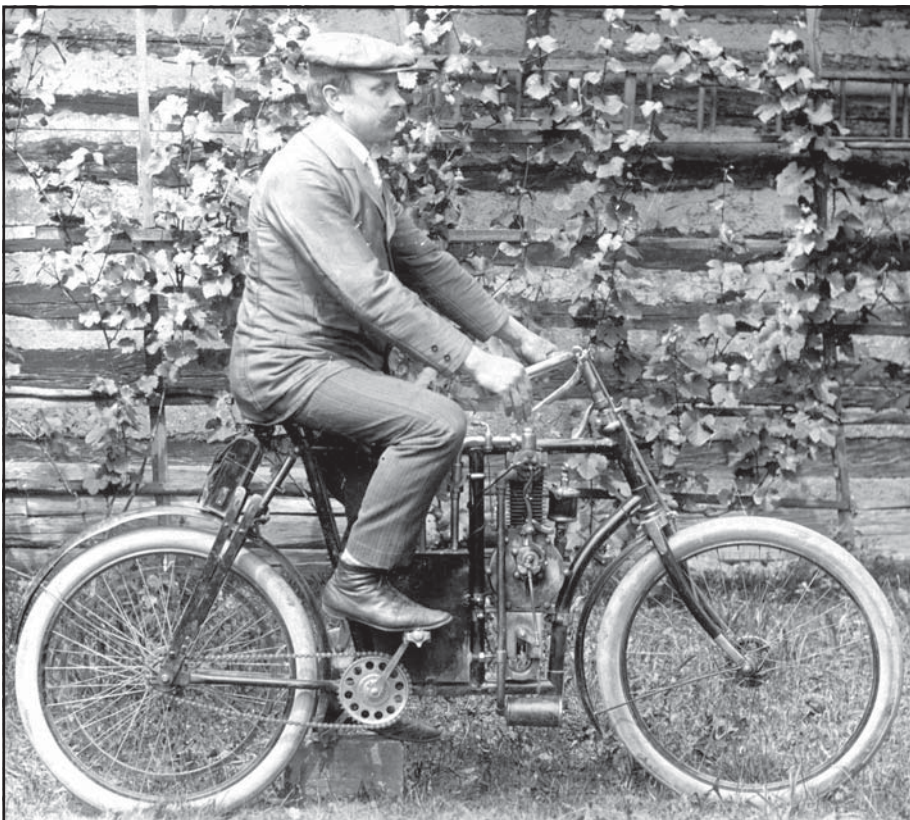
V následujících letech se ten prskající, ale občas se i pohybující, silostroj pokoušel dát dohromady kdekerý strojník. Byl-li šikovnější, pak se ostatní snažili odkoukat, jak se to dělá. A když šikovnější nebyl, viděli aspoň, jak se to dělat nemá. Poučili se ze slepých uliček...

Vývoj šel rychle kupředu. Z jízdního kola, které se pohybovalo samo a zpočátku vypadalo jen jako hračka výstředních bláznů, se téměř přes noc stal motocykl schopný každodenní služby. V obchodě, v dopravě, ve sportu - a ve válce! Málokdo ví, že už na frontách první světové války se bojů účastnily desetitisíce motocyklů v ordonanční a kurýrní službě. A že motocykly se sidecarem s úspěchem vozily kulometry - a následně pak raněné...

Války byly odjakživa ideálním hnacím motívem vývoje. Ve válce se nešetří a každý i zdánlivě bláznivý a nevyzkoušený nápad je dobrý, když znamená zvýšení šance jak porazit protivníka.

Ve výrobě motocyklů války znamenaly konstrukční novinky. Vyšší výkony, větší odolnost a spolehlivost. S vyššími výkony ale nepřišla jen vyšší rychlost. Zvýšila se i váha. S jízdním kolem už najednou motocykl nešlo srovnávat. I pouhá dvěstěpadesátka náhle vážila kolem sto kilogramů, co potom pětistovka a víc?

Ne každý ale viděl smysl života ve dvou-, nebo dokonce čtyřválcovém motocyklu s rychlostí přes sto šedesát kilometrů, nebo v těžkém americkém Harleyi či Indianu na bělobokých pneumatikách, s přídatnými reflektory a chromovanými ochrannými rámy kolem do-



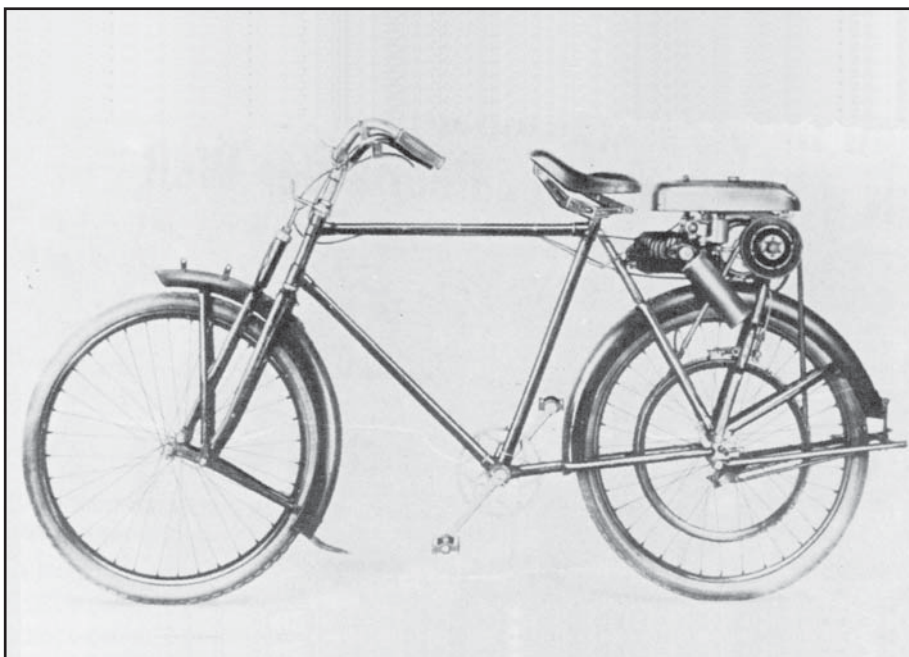
První model motocyklu Laurin & Klement z roku 1899 už se jízdnímu kolu podobal opravdu jen hodně vzdáleně. Nejen, že všechno na něm bylo dimenzovanější, ale hlavně jeho rám, umístění motoru, zapalování i ostatního příslušenství, to všechno už bylo specificky motocyklové. V tom jsme měli evropský primát...

kola. Už proto ne, že na takový stroj neměl.

A tak vývoj udělal čelem vzad a pokusil se vrátit zpátky, k onomu jednoduchému jízdnímu kolu, opatřenému jen minimálním motorkem. K co nejlevnějšímu dopravnímu prostředku pro široké vrstvy lidí.

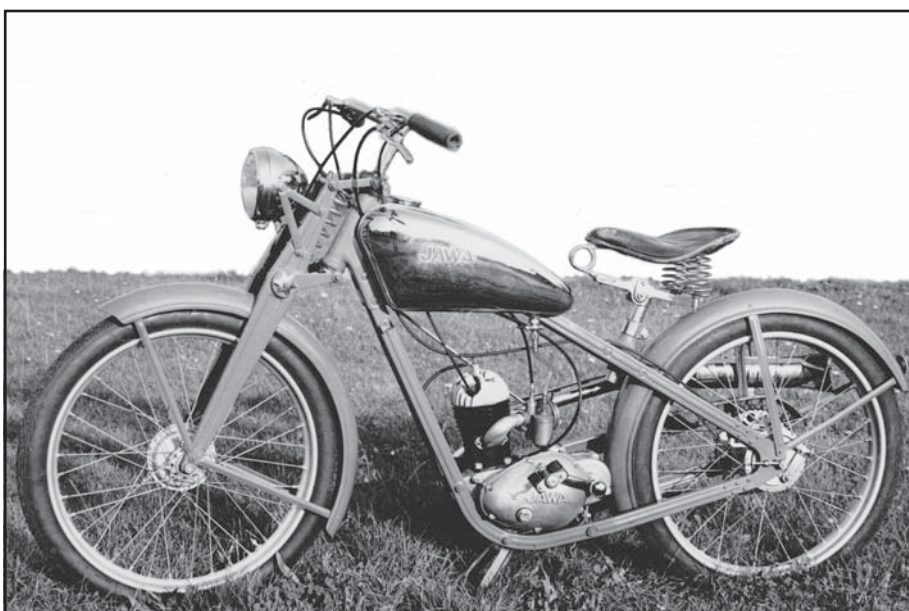
Dlužno říct, že se tak začalo dít už ve třicátých letech, ještě dlouho před druhou světovou válkou. Strojům, které takhle vznikaly, se začalo říkat motokola. Podle tehdejších zvyklostí měly pedály jako bicykl a motor o obsahu nejvýše 100 ccm. Za dodržení těchto podmínek nebylo v řadě států potřeba nic víc, než aby řidič dovršil čtrnáct let. Nevyžadoval se řidičský průkaz a někde dokonce ani registrace a s ní spojené číslové tabulky. U nás to platilo také a tak úspěchy sklízelo motokolo ČZ 98 i legendární Jawa-Robot.

U předválečných stokubíkových motorů (vlastně to ani celé stovky nebyly, při vynásobení průměru a zdvihu pístu to obvykle vycházelo na nějakých 98 ccm) se pohyboval výkon od jednoho a čtvrt až do dvou a půl koně a maximální rychlost tak mezi pětadvaceti až padesáti kilometry za hodinu. Pro značný zájem se výrobě takovýchle lidových motorových kol začala věnovat řada výrobců po celém světě a nejroztodivnějších konstrukcí se objevilo bezpočet. Jednoznačně ovšem vedla německá firma na výrobu kuličkových ložisek a malých motorů, Fichtel & Sachs A.G. ze Schweinfurtu. Ta vyvinula velice dokonalé dvourychlostní motory o obsahu 75 ccm a později 98 ccm, které dodávala prakticky všem evropským výrobcům jízdních kol. Každý renomovaný výrobce musel totiž ve svém nabídkovém katalogu mít jako bonbónek navrch ales-



Jízdní kolo s pomocným motorem DKW o obsahu 118 ccm a výkonu 1 ks. Kvůli specifickému umístění motoru těsně za zadkem jezdce si vysloužilo přezdívku Arschwärmer (ohříváč prdele)...

... a geniální Jawa-Robot z roku 1936, aprvní velký samostatný úspěch mladého Josefa Jozífa, budoucího šéfkonstruktéra firmy Jawa.



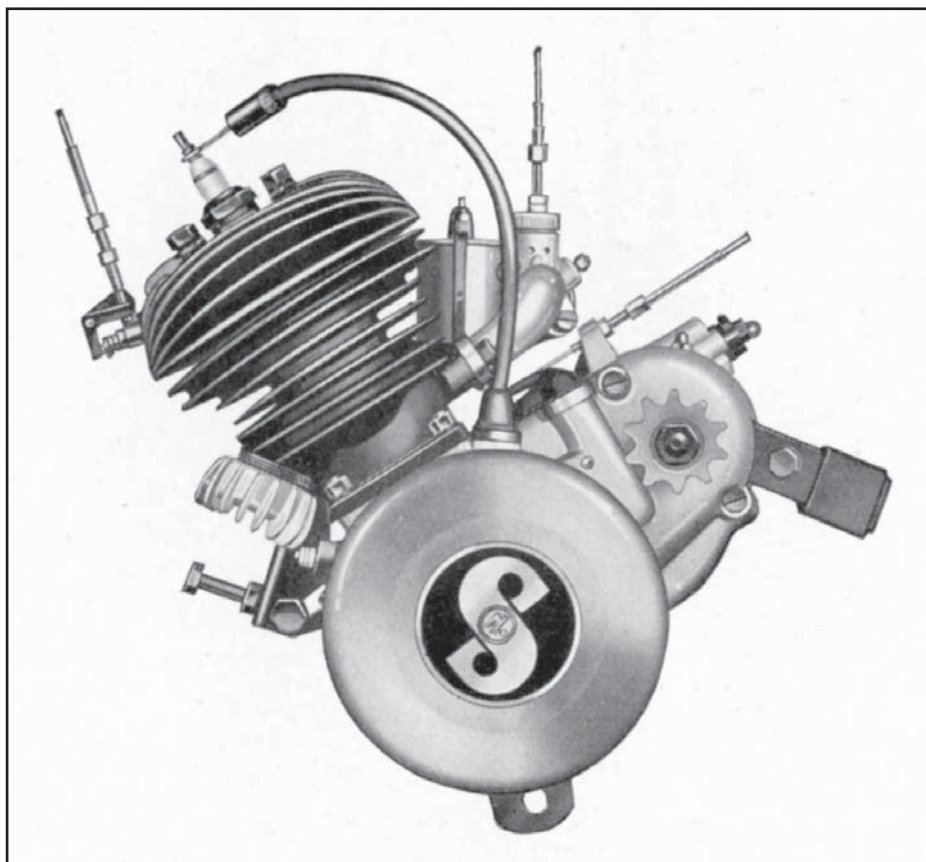
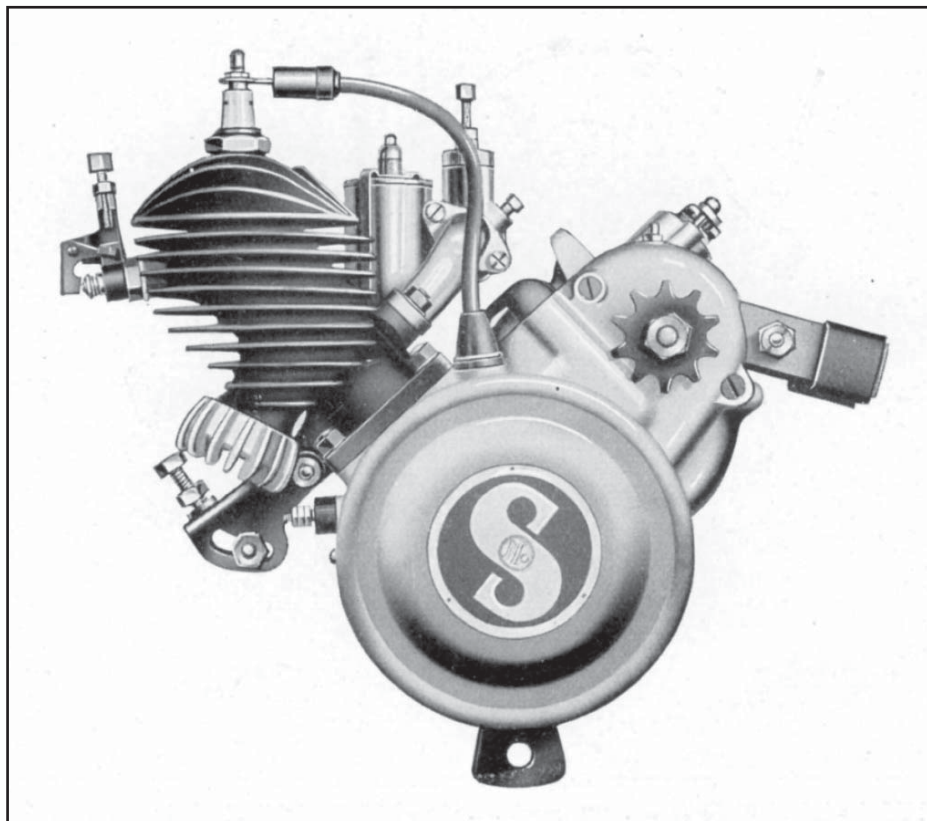
poň jedno kolo motorové. Na to ale obvykle vyráběl pouze rám. Vše ostatní, počínaje motorem, přes nádrž, brzdy, až k ovládacím páčkám, osvětlení a krytům řetězů, mu ochotně firma Fichtel & Sachs dodala. Tak vznikaly ony známé „saxíky“ nejrůznějších značek, z nichž spousta jezdí v rukou sběratelů historických motocyklů dodnes.

U nás byla po celé republice široká síť oficiálních zástupců firmy Fichtel & Sachs.

V Českých Budějovicích to například byl soukromý auto-mechanik František

Mareš, který měl dílnu naproti Měšťanskému pivovaru (dnešní Samson). Zároveň zde fungoval servis motokol Eska s těmito motory.

Dvoutaktní motor Fichtel & Sachs o obsahu 75 ccm, v provedení z roku 1936, měl výkon 1,7 koně, dvou-rychlostní převodovku mazanou náplní vazelíny a spotřebu 2 litry / 100 km při „normální jízdě“. Válec byl litinový, vcelku s nesnímací hlavou a protože byl do rámu obvykle montován v nakloněné poloze, měl šikmé žebrování.



Jednoznačně nejrozšířenější (a nejzdařilejší) motor pro motorová kola byl Fichtel & Sachs 98 ccm. Byl to rovněž dvoutakt, vyráběl se v několika sériích a od roku 1936 měl novou, větší, hlavu s vějířovými žebry. Karter a boční víka motoru byly odlitky z lehké slitiny, buď hliníku, nebo elektronu. Tento motor měl výkon 2,3 koně, také dvourychlostní převodovku mazanou náplní vazelíny a spotřebu 2 až 2,5 litru na 100 km.

Kapitola 2.

1954 - První náš moped mohl být Pionýr

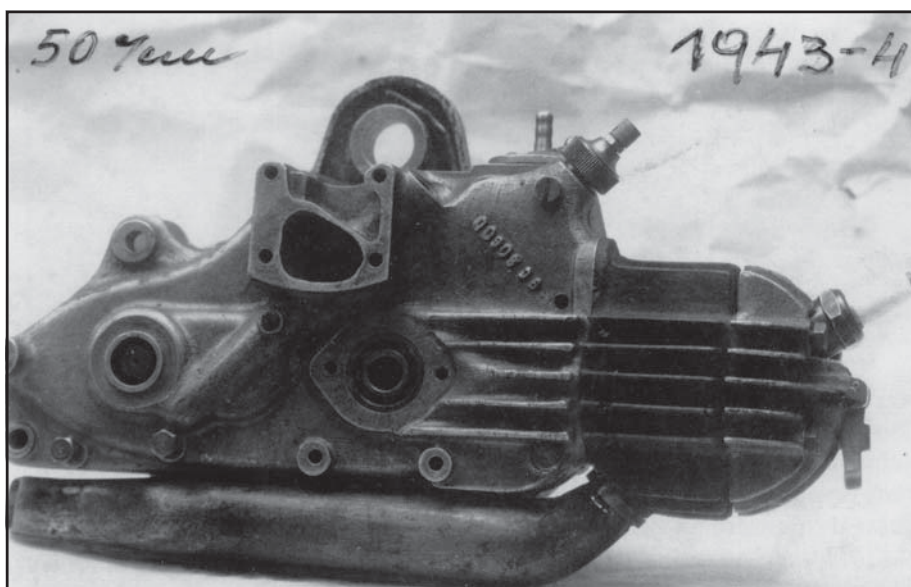
Po druhé světové válce došlo k zásadní změně. Skoro ve všech státech byly postupně upraveny předpisy tak, že povolený obsah motorů pro motokola se snížil na polovinu, tedy na 50 cm.

Bylo to dáno tím, že válkou urychleným vývojem se výkony spalovacích motorů zvýšily víc nežli dvojnásobně. Poválečné padesátky náhle hravě stačily předválečným stovkám a ještě jim začínaly pořádně šlapat na paty!

V té době se poprvé objevil název „moped“, který se rychle vžil. Znamenalo to takové konstrukční řešení, kdy pedály byly součástí motorového agregátu, na rozdíl od „motokola“, kde motor byl zvlášť a pedály byly uloženy ve středovém ložisku rámu jako u kol jízdních.

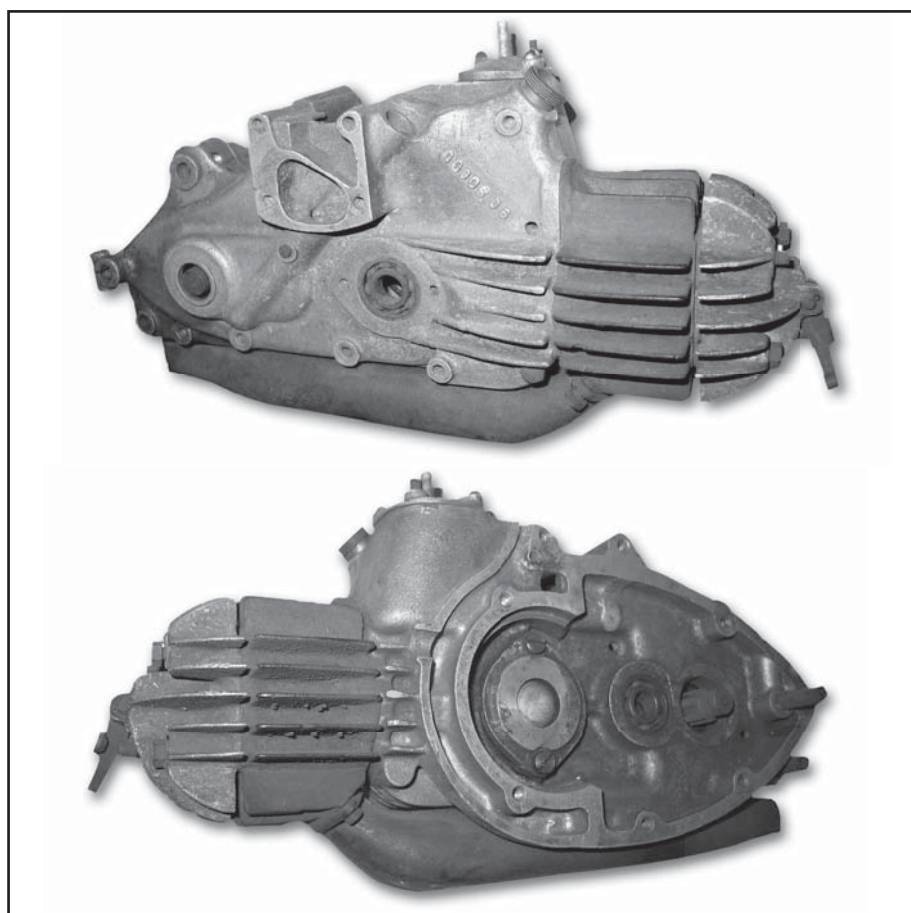
Jedním z prvních českých padesátikubíkových motorů byl ležatý jednoválec známého konstruktéra J. F. Kocha, vyvíjený jako pomocný motorek pro jízdní kola. Prototyp tohoto motoru se objevil údajně již za války.

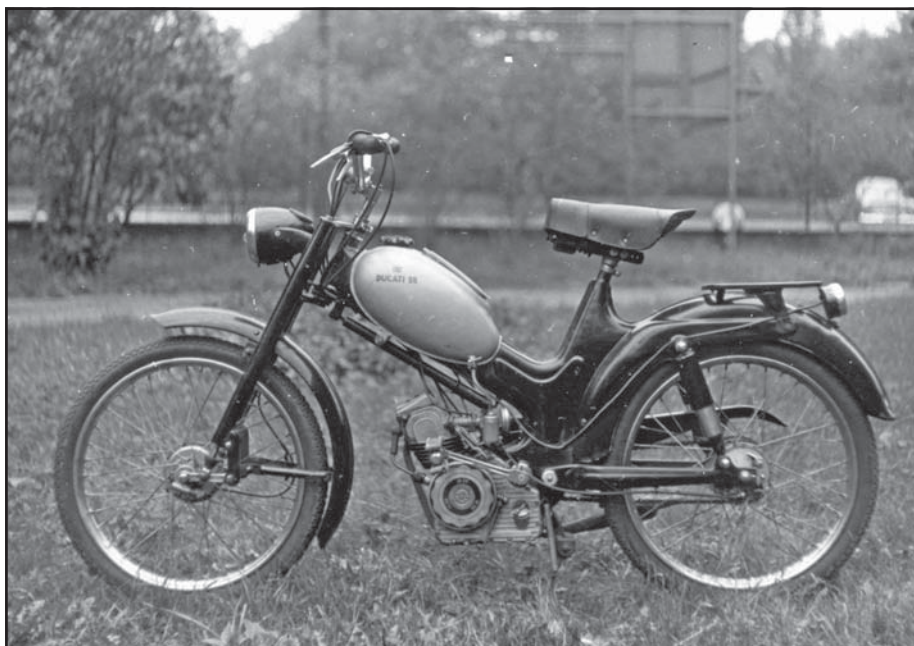
První prakticky použitelné padesátikubíkové motory pro jízdní kola k nám po druhé světové válce začal dovážet Jaroslav Juhan (Praha XVI, Hořejší nábřeží 510), který byl generálním zástupcem firmy Siata-Ducati Milano pro ČSR. Jednalo se o čtyřtakt- ní OHV motor Ducati Cúcciolo, uspořádaný do jediného celku s dvourychlostní převodovkou. Tento motor měl tak úzkou stavbu, že se vešel mezi pedálové kliky a pouhými třemi objímkami se dal upevnit pod šlapací střed každého klasického jízdního kola. Vynikal spolehlivostí, velmi kultivovaným a pružným chodem a navíc měl velmi malou spotřebu. V prospektu se udávalo 1,5 l/100km.



Tenhle motor, ač z hlavy pana Kocha, se až nápadně podobá mnohem pozdějšímu motoru Jawa 50 – typ 550 Pionýr. Dokonce i ten výfuk podélně pod motorem jako by chtěl naznačit příbuzenský vztah. Pan Koch ovšem vždycky musel mít něco „extra“, tady tou libůstkou byl karburátor, integrovaný přímo v odlitku karteru.

Motor pana Kocha se dochoval v tomto stavu a je uložen v depozitu renomovaného soukromého historika.





Moped Cúcciolo Ducati 55 už byl novější. Nebyl tak primitivní, jako první Cúcciola, která prodával hned po válce pan Juhan. Zato ale měl líbivý a hlavně dobře odpérováný rám. Vyobrazený stroj byl zakoupen jako zahraniční vzorek, určený k okukování a „opisování“. Českobudějovičtí totiž měli v úmyslu udělat něco jako jeho kopii, ale přepracovanou na jednodušší dvoutakt. Fotografie pochází ze zkušebního protokolu.



Dosud nikdy nezveřejněná fotografie prototypového velomotorku BD 1S 38 A/52, tady už v jezdicí podobě. Číslice 52 za lomítkem znamenala rok 1952. A jako by to mělo předznamenávat budoucí spolupráci na poli mopedů - velomotorek se zkoušel na jízdním kole Stadion z Rakovníku!

V roce 1948 se objevily hned tři pokusy o pomocný „Velomotorek“ v podniku Motor Union České Budějovice. Dělo se tak pod dohledem známého motocyklového závodníka a konstruktéra Vladislava Vlka, který dělal vedoucího vývojové dílny Motor Unionu.

Vyvíjené velomotorky měly vrtání 38 mm, zdvih 44 mm a zkoušely se v následujících typech:

„BD 1S 38 AV“ měl pohánět třetí kladkou buď přední, nebo zadní kolo. Jeho výkresy byly předány vývojové dílně v dubnu 1948 a do srpna 1949 stál továrnu jeho výzkum 85.000,- Kč v tak zvaných „starých penězích“. Tedy před měnovou reformou. Naměřený výkon prototypu byl 0,4 ks / 2.300 ot.min.

„BD 1S 38 AVZ – 1“ byl určen k montáži pod šlapací střed, měl dvourychlostní převodovku a poháněl řetězem zadní kolo. To byl v podstatě onen okopírovaný italský motorek Cúcciolo, překonstruovaný na dvoutakt. Začalo se s ním v dubnu 1949 a do září za jeho vývoj utratili 75.000,- Kčs. Tento motorek dával 0,7 ks / 3.500 ot.min.

Zkušební technik Marcel Mareš, který ve zkušebně pracoval od roku 1955, vzpomínal, že ještě za něj se ve Vývoji jeden tenhle velomotorek povaloval:

„Říkalo se o tom, že to je prý dítě inženýra Toišla, vlastně jízdní kolo s pomocným motorkem, dole veprostřed. Náhon byl přítlakem na zadní pneumatiku. Kam to pak přišlo? Nejspíš do boudy vedle loděnice, kam se odkládaly prototypy, které už se nezkoušely. Občas se z toho něco rozprodávalo, nebo šrotovalo...“

A konečně třetí pokusný typ „BD 1S 38 AVZ-2“, ten neměl

převodovku, nýbrž jen stálý převod do pomala a spojku. Montoval se po levé straně zadního kola, které poháněl klínovým řemínkem, ale zkoušela se i alternativa řetízem. Pro jeho umístění (a taky pro ne právě ideální vlastnosti) Vlk tomuhle motoru přezdíval „levoboček“, což se ujalo tak, že se to dokonce používalo i v písemných materiálech ředitele podniku!

Vlkův typ byl poněkud levnější, než oba motory předchozí. Jeho vývoj přišel jen na 60.000,- Kčs. Výkon i otáčky přitom dosahoval stejné, tj. 0,7 ks / 3.500 ot.min.

Velomotorky BD 1S 38 se příliš neosvědčily a tak zůstalo dohromady jen u devíti prototypů (byly tři od každého). Bohuslav Pils, který u Vlka dělal na fréze a později se stal mistrem vývojové dílny, o tom vyprávěl:

„Vlk prototypy zkoušel před tehdejší vývojovou dílnou „U Pártlů“. Uvázané na tyči musely celý den běhat dokolečka kolem otočného sloupku na dvoře, až

se v nich vařil olej. Jeden z těch prototypů mi dal, abych ho namontoval na jízdní kolo mého otce. Táta byl ajznbouhák a každý den na kole dojížděl do služby na dráze. Tak prý, aby s tím jezdil a pořádně to odzkoušel. Jenže ten motorek byl trucovitý, na spolehlivé denní používání nebyl zralý a když o jeho další vývoj fabrika ztratila zájem, tak skončil u nás na půdě...“

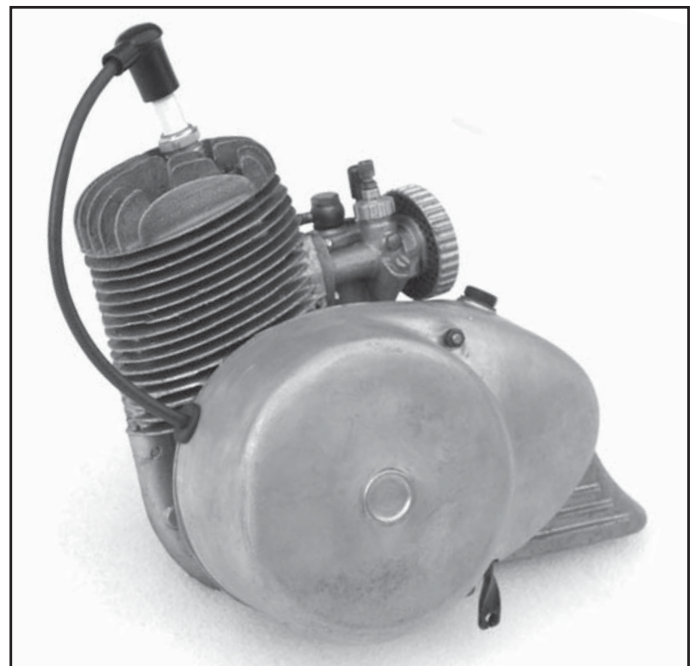
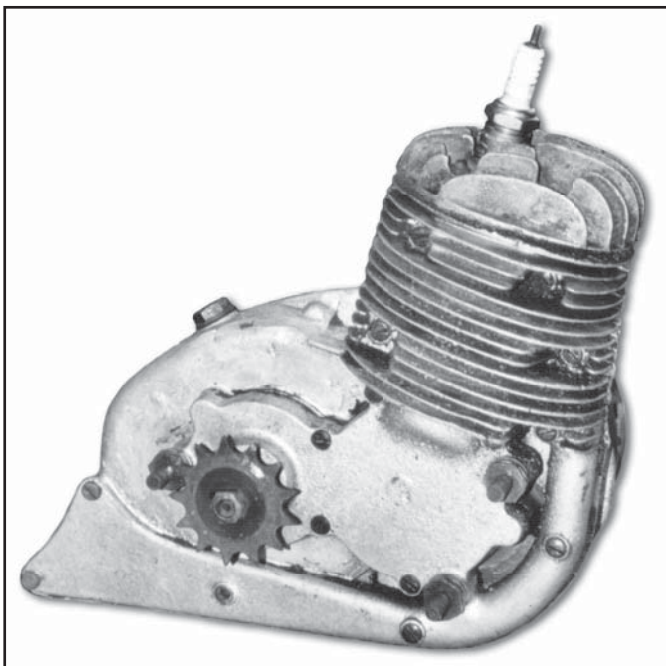
Díky tomu, že Vlkův motorek nebyl spolehlivý a zůstal zapomenut u Pilsů na půdě, jako jediný se ze všech devíti prototypů dochoval. Dnes je skutečnou raritou a je k vidění v expozici Jihočeského motocyklového musea v Českých Budějovicích.

Někdy v roce 1947, tedy přibližně v době, kdy v Budějovicích kreslili své tři verze velomotorků BD 1S 38, dal příkaz zkonstruovat padesátikubíkový motor pro motorové kolo také Judr. Jaroslav Frei, technický ředitel Jawy. Byl to velmi fundovaný a jasnozřivý pán, který do své funkce přišel z předchozího

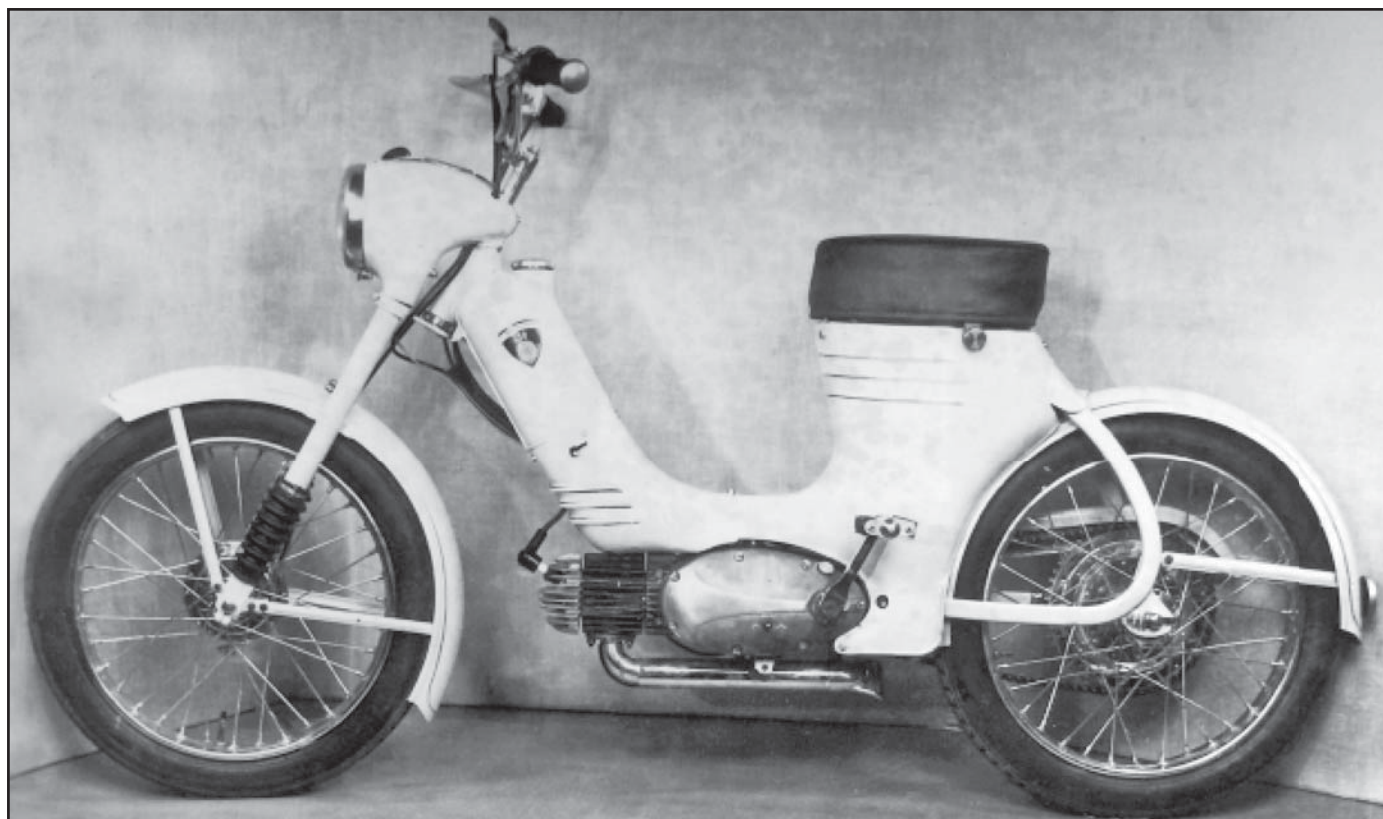
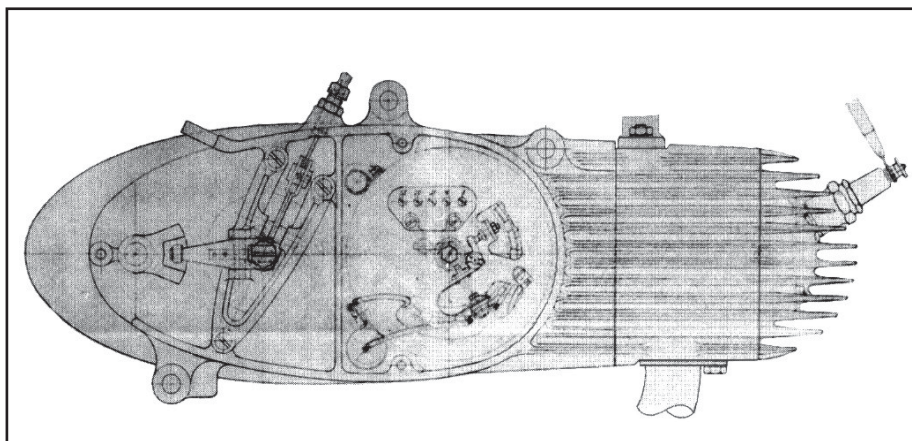
úspěšného působení v továrně Aero. Říkalo se o něm, že je jedním z nejlépe informovaných pracovníků nejen co do poválečného vývoje motorismu, ale i co do budoucího uspořádání společnosti u nás. Takže nepřekvapuje, že po únoru prozíravě emigroval. Ale výkresy, které na jeho popud vznikly, v Československu zůstaly a později se staly inspirací pro motor prvního Pionýra. Jejich autorem byl konstruktér a pozdější viceprezident Technické komise FIM, Jan Křivka.

Prvním našim poválečným mopedem byl vlastně prototyp Pionýra. Výkresovou dokumentaci připravoval už od roku 1953 kolektiv ústřední konstrukční kanceláře Josefa Jozífa v pražském národním podniku Závody 9. května (Jawa), motor kreslil opět Jan Křivka. Prototyp se dostal do jízdních zkoušek na jaře 1954. Veřejnosti pak byl tenhle stroj poprvé představen v listopadu téhož roku. V časopisu Svět Motorů vyšel člá-

„Levoboček“ aneb jediný z prototypů padesátikubíkového Velomotorku BD 1S 38 AVZ – 2 konstrukce Vladislava Vlka, který dodnes existuje. Zajímavým detailem motoru bylo výfukové potrubí, provedené jako součást odlitku pravé poloviny karteru. Nevýhodou tohoto řešení byla značná náchylnost motorku k přehřívání.



Padesátikubíkový ležatý motor, navržený ještě před rokem 1948 Janem Křivkou, se později stal předlohou pro motor Jawa 550 do legendárního Pionýra. Měl stejný systém automatického vypínání spojky při řazení, jako péráky a kývačky. Sériový Pionýr ale tuhle libůstku do vínku nedostal...



Prototyp Pionýra s pedály. Přesněji řečeno, v tuto dobu to zatím ještě nebyl „Pionýr“, nýbrž prototyp s interním označením Jawa 359. Vyobrazené provedení nemělo v návrhu dokonce ani koncové světlo. Verze, která pak byla představena na stránkách Světa Motorů, už koncové světlo měla a byla v tmavé jawské barvě.

Motor s mopedovými pedály se objevil dokonce ještě v návrhu inovovaného provedení Pionýra typu 555. Světlou barvou „začmáraná“ fotografie je dochovanou vzácnou ukázkou, jak si tovární designér zkoušel návrh dvoubarevného lakování.



nek Dr. Jana Pivrnce, který referoval o novém typu československého lidového dopravního prostředku. Na uveřejněných fotografiích byl sice vidět známý jednosedadlový „Pařez“ 550 (který svou přezdívku dostal pro charakteristický tvar sedla), ale pozor! Neměl stupačky, nýbrž pedály! A řazení rychlostních stupňů se dělo levou otočnou rukojetí řidítek!

Už v doprovodném článku se ale psalo, že pedály ve skutečnosti nejsou nutné, protože prototyp má, při výkonu jeden a půl koně, s třírychlostní převodovkou dost síly v každé situaci. A tak se Pionýr, jehož tovární označení bylo Jawa 50 -

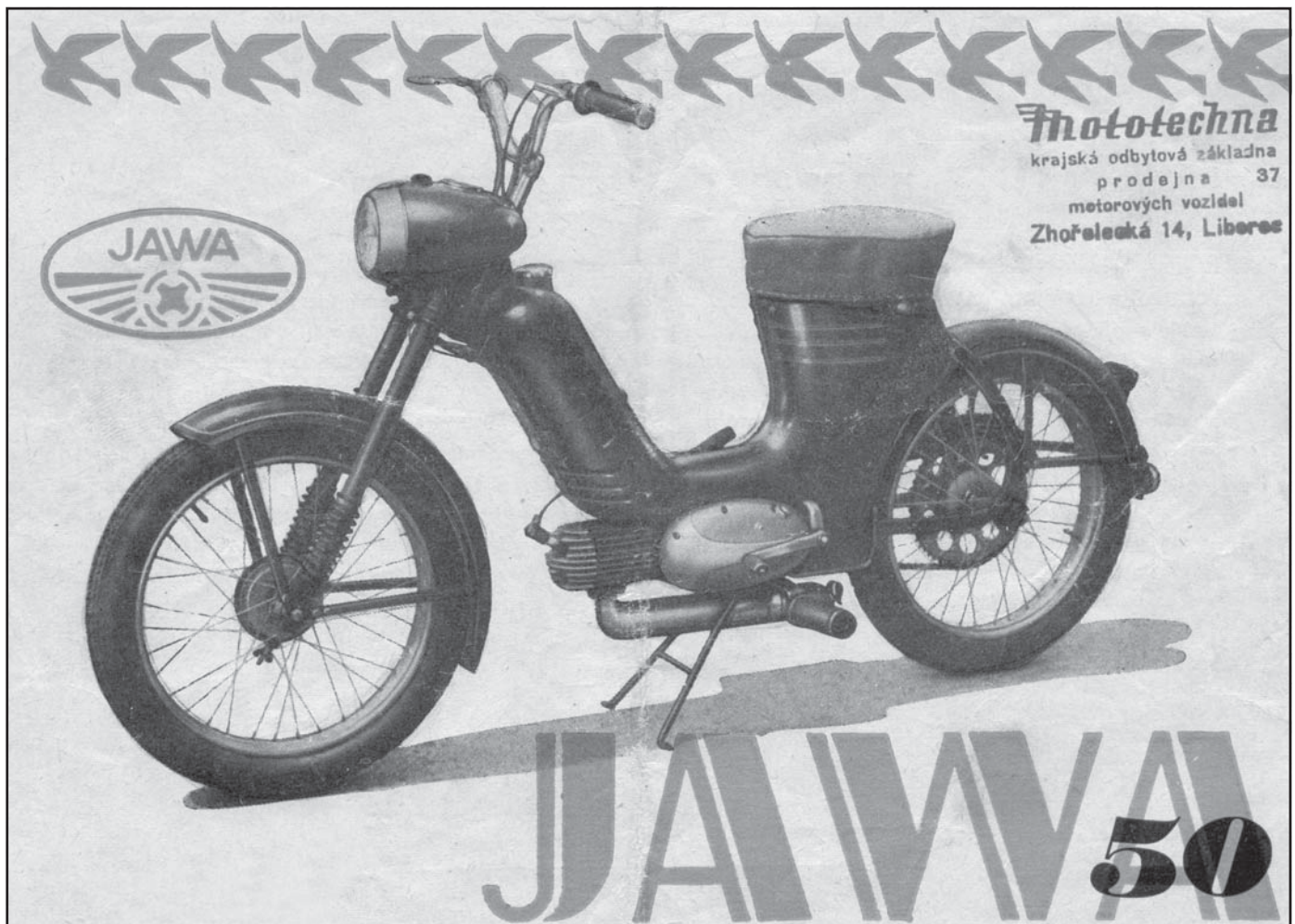
typ 550, v této verzi na trhu vůbec neobjevil. Do prodeje se dostal už s normálními pevnými stupačkami, nožním řazením na levé a startovací klikou na pravé straně. Byl to tedy „malý motocykl“, jak se začalo oficiálně padesátkám se stupačkami říkat ale jeho výrobu továrna Jawa předala na Slovensko. Do Povážské Bystrice, kde měli za sebou zkušenosti s poválečnou výrobou lehkých dvoutaktních dvoupístových motocyklů Manet 90.

Původní předpoklad, že k řízení padesátikubíkových malých motocyklů se bude vyžadovat jen dovršení patnácti let věku, a že nebudou podléhat

registraci u Dopravních inspektorátů Veřejné bezpečnosti, se nakonec nesplnil. Takže podle tehdejší platné legislativy musel Pionýr, v podobě jak se dostal na trh, přeci jen poznávací značku mít. Žádné úlevy se prosadit nepodařilo.

A to znamenalo, že se k jeho řízení vyžadoval řidičský průkaz nejméně skupiny M (malý motocykl). Proto se v té době nepřestávalo uvažovat o možnosti nabídnout veřejnosti kromě tohoto malého motocyklu něco ještě jednoduššího. Něco na způsob motorizovaného jízdního kola, které by mohl, a hlavně směl, řídit v podstatě každý, kdo uměl jezdit na kole.

Prospekt sériového Pionýra z roku 1956, který už měl normální stupačky. Jeho motor byl nečekaně pružný a s třírychlostní převodovkou dokázal vyjet stoupání až 32%. Takže pedály kvůli příšlapu opravdu nepotřeboval...



Kapitola 3.

1956 - Moped musí vyjet do konce 2. pětiletky

Ve srovnání s okolním západním světem se u nás začalo s výrobou mopedů značně pozdě. Proč se tak stalo, bylo souhrnem několika okolností:

Za prvé se o to zasloužilo poválečné zavedení nuceně řízeného hospodářství. V období obnovování normálního, mírového, hospodářského života bylo potřeba se vyrovnat s nedostatkem surovin a s tím, že řada výrobních kapacit byla za války zlikvidována ve prospěch zbrojní výroby. Nebo zničena. Takže se přikročilo k vládním rozhodnutím a nařízením, kdo co bude vyrábět a co napříště vyrábět nesmí. A kolik a odkud na to například dostane materiálu, kterého bylo všeobecně málo.

Za druhé to bylo zestátnění a znárodnování některých,

a později pak všech, původně soukromých podniků. V tomto procesu jich řada zanikla. Mnohé byly přidělenými národními správci doslova rozkradeny a jiné zase musely přejít na zcela odlišnou nařízenou výrobu.

A za třetí přišla vláda komunistů s jejich pětiletými plány. Ale hlavně s vizí skoncovat s konkurencí, která je nezdravá, ve prospěch plánovaného hospodářství, které jediné je zdravé...

Přirozený vývoj motorových vozidel, daný soupeřením konkurenčních firem, byl v Československu utlumen vládním rozhodnutím povolit napříště výrobu motocyklů pouze třem monopolním výrobcům. Malé kubatury do obsahu 100 ccm se měly v rámci podpory rozvoje Slovenska dělat v Povážské

Bystrici. Střední motocykly od 125 do 175 ccm dostala nařízení vyrábět Česká Zbrojovka ČZM Strakonice. A kubatury od 250 do 500 ccm byly odsouhlaseny znárodněné Janečkově továrně Jawa. Tečka, konec, toť vše.

Předválečných motokol, na která by se bývalo mohlo přirozeně navázat, bylo u nás spousta. V Jawě se vyráběl geniální a velmi pokrokově řešený Jawa-Robot.

Strakonická zbrojovka měla v nabídce třírychlostní motokolo ČZ 98. Dokonce ve dvou verzích, s pedály i bez. Ani jedna z těchto firem už ale neměla tyto osvědčené typy vyrábět a nepočítalo se ani s tím, že by se pokračovalo v jejich dalším vývoji. Monopol na malé stroje dostali Slováci...

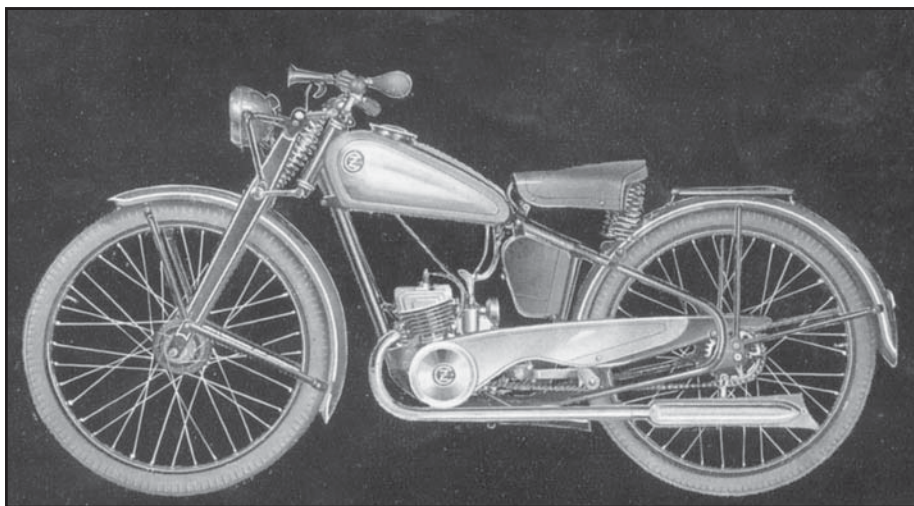
Nařízení se samozřejmě týkalo i všech výrobců jízdních kol, kteří měli v programu „saxíky“. A že jich v předválečném Československu bylo! Dvěma největšími z nich byli Es-Ka a Premier v Chebu. Pak následoval Stadion v Rakovníku, Tripol a Tudor-Hering v Rokycanech, Achilles v Horní Polici a pár dalších, kteří všichni používali už zmíněné motory Fichtel & Sachs. Ti napříště na cokoliv s motorem měli zapomenout.

Ostatně, spadla železná opona, hranice západnímu světu se uzavřely a socialistický systém hospodaření s valutami nákup čehokoliv z ciziny jednou provždy vyloučil.

V sousedním Německu, i v ostatních západních státech, sotva se oklepali z následků války, začali všichni výrobci pokračovat ve výrobě toho, co dělali před válkou. To zname-

Ve Strakonících se před válkou vyrábělo motorové kolo ČZ 98. Mělo pedály integrované do bloku motoru, takže to v podstatě moped byl. V jeho návodu k obsluze se uvádělo:

„Pro motorové kolo byly v zákoně ze dne 26. 4. 1935 přiznány velké výhody. Nemusí být zapsáno do rejstříku motorových vozidel, nepotřebuje tudíž evidenční značky. Jeho řidič nemusí uzavírat pojistku na povinné ručení a neplatí také silniční daň. Motorové kolo může být řízeno osobami, které dokončily 14. rok věku.“



ná, že se rozjela i výroba oblíbených předválečných stokubíkových motokol. A samozřejmě se stávající typy začaly vylepšovat. Už pouhé dva roky po válce se například u všech typů postupně objevovaly nové přední teleskopické vidlice místo předválečných paralelogramů. Přitom žádná továrna nezapomínala vyvíjet modely nové. A pečlivě přitom sledovala konkurenci, aby jí nic neušlo. Přicházela doba prvních „padesátek“.

Jen u nás se až do roku 1951 dělal jediný typ maloobsahového motocyklu – slovenský Magnet 90...

Na to, že trh něco jednodušého se šlapkami potřebuje, zareagovalo začátkem roku 1956 Ministerstvo automobilového průmyslu rozhodnutím, že do konce druhé pětiletky musí přijít na československý trh moped. To tedy opravdu nebylo moc času! Pětiletka měla končit už za necelé dva roky. Úkol připravit výrobu mopedu s padesátikubíkovým motorem a jednoduchým trubkovým rámem dostala Ústřední konstrukční kancelář veloprůmyslu v Rokycanech, kterou řídil dlouholetý odborník a někdejší šéf továrny Velo Stadion Rakovník, pan

Ludvík Matějka.

Proč měla výrobu mopedu připravit právě Ústřední konstrukční kancelář veloprůmyslu a ne některá motocyklová firma? Úvaha byla logická. Moped v trubkovém rámu se přeci ze všeho nejvíc podobal jízdnímu kolu – alespoň na ministerstvu si to mysleli...

Mělo se jednat o vozidlo co nejuniverzálnější. Takové, aby na něm mohli jezdit mladí i starší, muži stejně jako ženy. Nový moped měl tudíž mít otevřený dámský rám. Jeho autorem byl konstruktér Sovadina a v objektu někdejší továrny Favorit Rokycany je dodnes nevelká dřevěná budova, kde měl pan Sovadina pracovnu. Od samého začátku vývoje mopedu byl u toho jako konstruktér také Léon Binko. Rám, vidlice i řídítka z jejich rýsovacího stolu nezapřely původ v jízdním kole.

Jako celek byla podvozková část skutečně velmi lehká a subtilní. Zcela originální pak byla přední vidlice s gumovým pérováním. Měla krátká tlačena raménka, uložená v kruhových silentblocích.

Konstruktérem motoru byl z rozhodnutí Ministerstva automobilového průmyslu určen



Ludvík Matějka, ředitel Ústřední konstrukční kanceláře ÚKK veloprůmyslu v Rokycanech.

ing. Kumpf.

O budoucí sériovou výrobu mopedového motoru měl eminentní zájem n.p. Motor České Budějovice, kde s motory benzinovými i dieselovými, agregátovými, lodními, stacionárními i velomotorky měli zkušenosti dost. A nezastírali ani, že by nebyli proti, stát se výrobcí mopedu celého.

Po pokusech v letech 1948 - 49 se v roce 1954 v Budějovicích znovu ujali resortního civilního úkolu nazvaného opět „Velomotor“ . V červenci byl prove-

Tady sídlila ÚKK Rokycany, kde se na prknech pánů konstruktérů Sovadiny a Binka rodily první výkresy podvozkové části prototypových mopedů Stadion S 1.



den návrh i výkresy na výrobu prototypů a byla zhotovena část modelového zařízení. V srpnu už se na prototypu pracovalo s tím, že budou zhotoveny dvě varianty: k upevnění na přední kolo a k upevnění pod šlapací střed. Pracoval na tom znovu pan inženýr Toišl. V říjnu 1954 byl první z prototypů dokončen, namontován na přední kolo a začal se zkoušet. Další, stejný, byl před dokončením. Pro variantu číslo dvě, k upevnění pod šlapací střed, se v té době zatím teprve obráběly díly.

Motorek pod šlapací střed byl ve dvou prototypu hotov v listopadu 1954 a vývojová dílna se připravovala k jejich zkouškám na brzdě.

Byla to divná doba. Tehdy nebylo zdaleka tak důležité něco dobře vyrobit, jako hlavně splnit plán! A tak hlavní inženýr ve své zprávě nesměl zapomenout zdůraznit, že prototyp se podařilo dokončit o měsíc dřív, než bylo plánováno, takže úkol je plněn na 120 % !

V té době už byla verze na přední kolo odbrzděna, konstatovalo se, že výkon motoru je postačující a byly s ním zahájeny jízdní zkoušky. Ještě se do materiálů o resortním úkolu Velomotorek dostalo konstatování, že se vyskytly závady v podobě nevyhovující funkce zapalovacího magneta a prasknutí karteru. Ale že na řešení obou problémů se pracuje.

Že se budějovičtí o výrobu malého motoru zajímají a snaží odjakživa, se samozřejmě vědělo i na Ministerstvu automobilového průmyslu, kde jim držel palce ing. Bain. A tak koncem srpna 1956 navštívili n.p. Motor České Budějovice soudruzi Řehák a ing. Hlaváček z Hlavní správy Ministerstva automobilového průmyslu a informova-

li vedení podniku o přidělení úkolu zajistit výrobu Kumpfova motoru.

První prototypový motor měl být předán do 6. 10. 1956, aby se jeho zkoušky stihly do konce října.

Další dva dohotovené motory se měly předat 18. 10. 1956 Ústřední konstrukční kanceláři do Rokycan a tam zkompletovat dva mopedy pro jízdní zkoušky. Na provedení těchto zkoušek dostali v Rokycanech dvacet dní.

Čtvrtý motor se měl nejpozději do 23. 10. 1956 objevit ve Velo Stadion Rakovník. Tady měli za úkol během dvou dalších dnů zkompletovat celý moped a okamžitě ho nasadit do jízdních zkoušek. Moc času zrovna nedostali. Během tří dalších dnů už totiž měl být moped zajištěn a předávat se Ústavu pro výzkum motorových vozidel v Praze k provedení testu. Konec pětiletky se nezadržitelně blížil...

Všechny čtyři motory se zkoušely s dovezenými západoněmeckými karburátory Bing, protože prototypy karburátorů československé výroby měly být podle plánu dokončeny až v půlce listopadu 1957. Na prvních dvou prototypu bylo namontované pokusné zapalování s. Lazeckého, na druhých dvou zkušební zapalování z Pal-Magnetonu Kroměříž.

Kolektiv ing. Kumpfa a Zeise měl mít do 15. 10. 1956 nakreslené výrobní výkresy a ty se měly po technologické stránce prověřit v ČZM (České závody motocyklové). Kromě toho měli Kumpf s Zeisem za úkol nakreslit do konce roku montážní pás.

Pak proběhlo 18. 10. 1956 další jednání v n.p. Motor České Budějovice, kde se tentokrát řešila otázka nákupu či přidělení strojního zařízení, nutného

pro zajištění budoucí sériové výroby motorů.

Ministerstvo automobilového průmyslu mělo představu, že do konce roku 1957 se vyrobí už 30.000 motorů! To ale moc nadějně nevypadalo, protože sériová výroba se měla rozběhnout až v červenci 1957. Přitom z požadovaného zařízení to jediné, co zatím budějovičtí získali, byl příslib, že soběslavský podnik na šicí stroje Lada by jim přenechal dva vrtací stroje. Ovšem jedině výměnou za brusku!

Velkým problémem se ukázalo zapalování. Tak malé setrvačnickové magneto (průměr 115 mm) se u nás dosud nikdy nevyrobilo. Dvě varianty s použitím cívky Bosch zkoušeli vyvinout konstruktéři Lazecký a Kubín. Zatím ale měl vývoj jejich zapalování zpoždění a navíc ani jedno z nich dosud nedokázali přesvědčit, aby dávalo uspokojivou jiskru za všech okolností. A tak byla závazná objednávka na požadované setrvačnickové zapalování vznesena u firmy Pal-Magneton Kroměříž.

V průběhu následujících zkoušek se přišlo na to, že motory mají nevyhovující spojku, takže je nutná rekonstrukce. Spojku prvního motoru rekonstruovali v ČZM Strakonice, ostatní tři v Motoru České Budějovice. Pak bylo nařízeno všechny čtyři motory přebrzdřit a seřadit tak, aby dosahovaly požadovaného výkonu 1,5 koně při 4.500 ot/min.

12. 11. 1956 se měly zahájit jízdní zkoušky prototypových mopedů S 1 s Kumpfovými motory na trati Rokycany, Rakovník a Unhošť s tím, že denně mělo být ujet 250 kilometrů.

Všimněte si data: polovička listopadu! V tomhle počasí odsedět každodenně 250 kilo-