

ZAJÍMAVÉ DVA DNY

HANUŠ SCHNÁBL

Povolání redaktora motocyklového časopisu, i když je někdy rušné, má své světlé stránky. Jednou z nich jsou projíždky na nových nebo speciálních strojích. Na takový stroj sedám vždy se zvláštním pocitem. Je to jako nějaké slavnostní shlednutí premiéry. Než se zvedne opona, uvědomím si, co vlastně mám od nového «kusu» očekávat, jaký má splnit úkol. Pak si vzpomenu rychle na to, jaké vlastnosti mají stroje podobné třídy a druhu. Každý stroj je totiž kompromisem — buď je dobrý do terénu, nebo na dlouhou turistiku, nebo na sportovní jízdu po dobrých silnicích, nebo vyhovuje několika podmínkám zároveň. V uplynulých dnech jsem měl možnost vyzkoušet dva stroje, které svými vlastnostmi stojí vysoko nad průměrem, a které oba překonaly moje očekávání a třetí, který mne důrazně upozornil na to, že je stále ještě velká mezera mezi stroji z Evropy a Ameriky. V domnění, že to naše čtenáře bude zajímat, zachytil jsem své dojmy písemně.

Stopadesátka z Šestidenní

Kdo by se nechtěl projet na stroji, který jel Šestidenní soutěž? Naskytla se mi příležitost vypůjčit si na celý den soutěžní stopadesátku ČZ, jednu z těch, které jely loňskou Šestidenní. Aby nebylo mýlků, zdůrazňuji již předem, že to byl stroj zvlášť upravený pro soutěže, pro normální provoz sotva vhodný. Má vyšší kompresní poměr, než budou mít stroje ze serie, má upravený rozvod (kanálky), karburaci a má velmi neúčinný tlumič výfuku — dokonce tak neúčinný, že jsem se za něj při průjezdu předměstími Prahy styděl. Snad největší jeho zvláštností je čtyřstupňová převodová skříň.

Existuje málo strojů, které vyhovují jak pro soutěže s těžkými terénními vložkami, tak pro podniky s vysokými průměry a případně i závěrečnou zkoušku na způsob závodu. Jedním z nich je tato stopadesátka. Čtyřstupňová skříň umožňuje totiž uplatnění výkonu motoru za všech možných podmínek. Tak na příklad velmi nízká «jednička» stačí na každý svah, na němž pneumatiky a jezdec mohou stroj udržet. První stupeň není «horský» nebo «alpský» — je to hotový výťah, ale přitom motor se ani na delší trati při tak vysokých otáčkách nezahřívá. Tento motor (se svičkou 235 PAL) nezná vůbec samozápaly, nezadírá se ani při jízdě na dlouhé kilometry bez úlevy a okamžitě reaguje na sebe-menší změny polohy šoupátka. Na druhém konci škály je «čtyřka», která umožňuje maximální rychlost, za níž se nemusí stydět normální stroj o třídu vyšší. Právým klíčem k dosažení vysokých jízdních průměrů na soutěžích je ovšem trojka, která vyplňuje onu citelnou mezeru, která je

u třířychlostních strojů mezi druhým a třetím stupněm. »Trojka« je vhodná pro rychlou akceleraci ze zatáček na okresní silnici a hlavně pro stále kopce. Tak na příklad stoupání jako na našem testovém úseku u Karlštejna vyjede soutěžní stopadesátka jako šíp na třetí převod. Dvojku lze dobře využít na serpentínách a ve vlásenkových zatáčkách vůbec. Vyhovuje též výborně na lesních a polních pěšinách, kde rozhled je tak omezený, že není možno stroj rychleji rozjet. Pro normální silniční jízdu, s výjimkou rozjezdu (který je ovšem možný i na dvojku) není prvního stupně zapotřebí.

Vedení stroje je takové, že jezdec si není nikdy vědom toho, že by snad mohl nastat smyk, nebo že by mašinka měla také svou vlastní vůli. Všechny druhy náhlých »vyhýbacích akcí« jsou možny i při vyšší rychlosti. Stroj poslouchá řízení okamžitě a naprosto přesně. Nízká váha přední vidlice s kolem a vhodný tvar řídítek umožňují, aby jezdec vzal řízení pevně do rukou a ani na nejhorším kamení nedovolil, aby se předek »roztancoval«. Tomu napomáhá posaz jezce, který byl pečlivě promyšlen u všech strojů ČZ. Mé výšce, 177 cm, by spíše vyhovovalo sedlo ještě o něco výše uložené. V praxi se »posaz« seřizuje vrstvou pěnové gumy na sedle, jejíž tloušťka může být libovolná. I za daného uspořádání bylo velmi snadné postavit se do stupeňku v okamžiku a bez přesunutí váhy na ruce. To je velmi důležité, neboť není možno řídit stroj přesně, spočívá-li jezdecova váha také na jeho rukou. Seřízení řídítek poskytuje největší pohodlí a řízení stroje i na kamení vyžaduje poměrně menší námahu než u jiných strojů. Je to častěji tím, že volné konce rukojetí směřují mírně vzhůru, což je obzvlášť výhodné v terénu.

Řazení je velmi snadné, ale při řazení čtyřky z vyšších otáček trojky je nutno rádně páku »dorazit«, ovšem s citem. Myslím, že by stroji prospělo, alespoň pro soutěžní účely, zkrácení páky řazení. Spojka fungovala stále dobře a bylo možno ji ovládat velmi jemně. Brzdy stroje jsou velmi dobré a zadní buben je žebrovaný, aby bylo zaručeno jeho chlazení i za nejhorších podmínek. Bohužel je nutno používat brzd i tam, kde by stačil normálně nízký převod — totiž na prudkých svazích, jež je nutno sjíždět krokem. Není možno na nich brzdít »jedničkou« protože kolo se blokuje a následuje jízda smykem.

Vzhledem je stroj velmi pěkný, zejména lesklé blatníky jsou působivé. Přední blatník, připevněný k neodpírované části vidlice je sice elegantní, ale pro soutěže méně vyhovující, než dosavadní uspořádání. Kryt karburace je připevněn dvěma šrouby, avšak šoupátko je přístupné

bez jeho demontáže. Povrch motoru zůstal během denního provozu čistý, až na matky kolen výfuků, které zcela netěsnily. Po ucpání větracího otvoru, který vede k magdynu, je možno stroj ponořit až po karburátor. Potěšitelné je, že stroj byl vybaven zcela normální elektrickou výbavou, s výjimkou houkačky, která byla v provedení s balonkem — a umístěna mezi sedlem a zadním kolem!

Stroj ČZ 150 v provedení pro soutěže druhu Šestidenní, je svým výkonem i svými jízdními vlastnostmi jedinečným strojem pro sportovce, kteří mají požitek z přesné jízdy. Poslouchá každý sebemenší povel, je však nutno mu velet rozumně, aby jeho výkon byl co nejlépe využit. Jeho výborné řízení je typickým znakem strojů ze Strakonice, jeho silný motor je pěkným slibem do budoucna a jeho čtyřstupňová skříň je dalším důkazem toho, že dobrý motor si zaslouží, zejména při nižší kubatuře, čtyři stupně, aby mohl svoje koně co nejlépe uplatnit.

Nová Jawa 500

Druhý stroj, který mne příjemně překvapil, se zatím jmenuje Jawa OHC 500, ale doufejme, že dostane nějaké pořádné přívěsko. O jeho technickém provedení jsme již referovali dosti podrobně v předminulém čísle, takže zde mohu dodat pouze své subjektivní dojmy, získané asi na 100 kilometrech jízdy ve dne. Tato vzdálenost nedovoluje víc než povrchní seznámení s novým strojem, takže moje poznámky nemohou být považovány za definitivní. Na motocyklu Jawa 500 jsem jel již dvakrát dříve. Loni, v provedení pro Heinzovu soutěž, a letos při předvádění cizím zástupcům. Od loňské Heinzovky byly prototypy značně zdokonaleny a jejich poslední nectnosti odstraněny. Díky sebekritické práci kolektivu Jawa, je nový typ nyní vypracován tak, že se nejen řadí mezi nejlepší stroje svého druhu, ale v mnohém je i předčí.

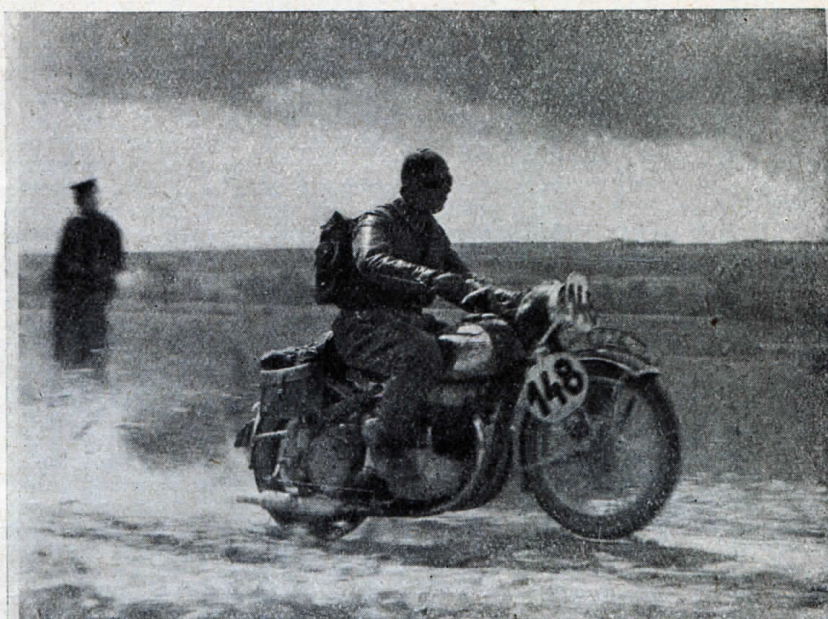
Vzhledově sleduje půllitr dosavadní jawskou linii, pokud je to jen u čtyřtaktu možné. Blok je co nejmeně členitý, vystupuje z něho pouze dynamo za válci, zatím co hrdlo karburátoru je pružně spojeno s velkým čističem vzduchu, zapuštěným do nádrže na olej. Uspořádání zadních dílů — skříňky na nářadí po jedné straně a pouzdra pro baterii na druhé — zůstává jako u starších typů. Zajímavým detailem je listové pero pod sedlem. Znamená zjednodušení, protože odpadá několik čepů a poskytuje se více místa karburátoru, než by bylo možno při pružině sroubové. Blatníky jsou hluboce klenuté a poskytují tak lepší ochranu před deštěm a blátem. Nádrž je širší než u menších strojů a navíc vybavena gumovými chrániči. Snad

jediná věc na celém stroji, která nevyhovuje mému kritickému vkusu, je poměrně značná šíře nádrže, která nenapomáhá jezdcům držet stroj pevně koleny.

Kryt reflektoru je organicky spojen se svislými trubicemi vidlice a navíc je protažen až za hlavu řízení, jako u posledních strojů značky Triumph. Na horní straně tohoto protáhlého krytu je tachometr, dvě kontrolní světla mazání, vroubkovaná matka pro seřizování sklonu reflektoru a patrně tam bude i speciální koncovka pro ovládání lanka vzduchového šoupátka pro zahřátí motoru po spuštění za chladného počasí. Z krytu vyčnívá obvyklé kolo pro seřizování tlumiče řízení. Pod touto maskou na rámu je zámek pro uzamčení přední vidlice v plném rejdu. Paluňní přístroje jsou doplněny ampérmetrem na střední části nádrže. Je uložen ve vkusné desce z bílé umělé hmoty, do níž je zapuštěn světelný indikátor zasunutí neutrálu a otvor pro přepínací klíč zapalování. Stroj není vybaven světly pro rychlostní stupně a toto zjednodušení je určitě vhodné u stroje, který se dostane do rukou jen zkušeným jezdcům. Ostatní ovládací páky jsou umístěny jako u dvěstěpadesátek. Na řídítkách je tedy, kromě rukojeti plynu, pouze páčka přední brzdy a páčka spojky. Předstih je řízen automaticky regulátorem u odtrhovače.

Spouštění stroje je tak snadné, že by motor mohlo natočit každé dítě od 7 let výše. Při studeném motoru stačí přepřávit karburátor, zavřít vzduchové šoupátko, trochu pootočit plyn a zcela mírně šlápnout na spouštěcí kliku. Z výfuků se okamžitě ozve příjemné bublání, doplněné zvuky z náhonu ventilů, které jsou slyšitelné téměř u všech čtyřtaktů. Hluk nassávání je velmi účinně tlumen čistěním vzduchu. Po zařazení prvního stupně se stroj jemně rozjede — žádné škubnutí, žádný skok, protože spojka v oleji zabírá měkce.

A nyní začíná teprve hlavní zážitek. Jízda na novém půllitru je pro motocyklistu s vytříbeným vkusem prvotřídním požitkem. Při správném sportovním posazu, s tělem mírně skloněným vpřed a nádrží sevřenou koleny se cítíte naprostým pánem na stroji, který ihned poslechne sebe-menší otočení rukojeti, ať již je zařazená jednička nebo čtyřka. Stroj je jakoby připraven ke skoku a pouze čeká na povel. Při prudším otevření plynu se předek mírně nadhoupne, zadní kolo řádně zabere a stroj se »odpíchne«. Dvojku jsem řadil téměř hned po rozjezdu, po ní zapadne jako kámen do vody trojka a nakonec čtyřka. Řadit může každý podle svého vkusu a podle toho, jak právě spěchá. I když půllitr je velmi »živý« a má pozoruhodnou maximální rychlost, je tak pružný, jak jen můžeme potřebovat — z třicátky se hravě rozjede na čtyřku. Řazení nahoru i dolů je velmi snadné a rychlé,



Jak stroje CZ, tak i Jawa jsou před zavedením do výroby velmi důkladně zkoušeny. Na obrázku je prototyp Jawy na loňské Heinzově sputěži.

takže se v zatáčkách neztrácí cenné vteřiny čekáním »až to tam zapadne«, jako u některých půllitrů cizí výroby. Automat spojky přitom funguje právě tak spolehlivě, jako u menších strojů.

S novou Jawou může dobrý jezdec dosáhnout pozoruhodných průměrů na dlouhých tratích. Stroj je neúnávný a libuje si při stále jízdě na zakázaném konci tachometru — asi tak o dvacet pět až třicet km/h nad povolenou osmdesátkou. Přitom však by nejraději stále zrychloval, až do 135 km/h. Pustil jsem jej přesto s dlouhého kopce na výborné silnici s betonovým povrchem na plný plyn, při čemž jsem se uspořádal tak, aby mě vítr nestrhl. Jawa se vedla výborně za všech rychlostí a nikde jsem nepozoroval kritickou resonanci v rámu, ač jsem zřejmě překročil udávané maximum. V mírných, »rychlých« zatáčkách sedí Jawa jako přikovaná, bez jakéhokoliv postranního pohybu nebo kolébání. V ostrých zatáčkách ji lze sklopit »až na stupáčky« s pocitem bezpečnosti a na předem vybrané linii. Při prudším brzdění si stroj poněkud »lehá na předek«, na to si však jezdec brzy zvykne. Po prvé jsem se polekal, když jsem v neočekávané situaci zařadil v zatáčce prudce dvojku a předek klesl, stopa se náhle změnila a s ní i tah na řídítka. Jenže správný jezdec si brzdění odbude již před zatáčkou. Přední vidlice funguje velmi dobře. Má dlouhé propérování a je tlumena olejem, za všech okolností pěruje a přitom neskáče a nedoráží. Zadní pérování je rovněž měkké, než u menších Jaw: zřejmě mu svědčí větší váha stroje. Při jízdě na novém půllitru před několika měsíci jsem úmyslně zablokoval zadní kolo na

dlážděné silnici a stroj se vedl velmi dobře i v takto způsobeném smyku. Brzdy jsou velmi účinné a snadno ovladatelné.

Stroj tak rychlý a výkonný bývá obvykle nevhodný pro jízdu městem. Jinak je tomu u Jawy. Krokem, jako stovkou, vždy je snadno ovladatelná, i při nejnižších rychlostech. Zvuk výfuků je tak dobře tlumen, že je radost jej poslouchat. Navrhovali-li některí zahraniční zástupci, aby zvuk byl méně tlumen, prosím za naše motoristy i chodce, abychom tohoto »vylepšení« byli na domácím trhu ušetřeni.

Jawa 500 OHC je stroj pro opravdové sportovce. Je československým přínosem do třídy, která byla doménou cizích značek. Podle dojmů, získaných na poměrně krátké projíždce, se domnívám, že bude přínosem cenným a že otevře oči mnohým motocyklistům, kteří závistivě šilhají po všem, co vyrábí cizina a podceňují vše, co děláme sami. A cizinec dokáže, že v Československu se vyznají také ve čtyřtaktech a přitom velmi dobře!

Popsal jsem nyní zkušenosti se dvěma našimi stroji. Doplnuji proto ještě poznámkami o třetím stroji, na němž jsem během »zajímavých dvou dnů« jel. Je to dvouválec Indian 440 ccm, OHV, který byl již v našich listech podrobně popsán.

Je poněkud těžké zjistit, jaký si vytkl cíl konstruktéři tohoto stroje. Rozhodně není strojem sportovním, ani předimenzovaným vytrvalostním a super-pružným strojem turistickým. Oba tyto druhy se na americké pevnině vyskytují a oba mají svoje oprávnění. Leč nový Indian nespadá mezi ně. Není předimenzovaný, není sportovní, není valně pružný. Je to

stroj, který by snad bylo možno nazvat nejpohodlnějším motocyklem pro jízdu na dobrých silnicích. Je americký měkce pérováný a menší nerovnosti, jako na příklad spoje mezi betonovými deskami nebo i koleje dráhy na naprosto rovném přejezdu, není možno vůbec zjistit ze sedla. Přední i zadní vsuvné kluzáky (teleskopy) jsou okolo střední polohy tak citlivé, že se stroj někdy i mírně houpe, právě jako jeho americká čtyřkolová obdoba. Posaz jezdců je mírně »americký«, blíže však evropskému. V zatáčkách je napřed nezvyklá jízda »na stroji«, místo »se strojem«. Na špatné okresce se však ukázalo, že pérování zdaleka není ideální. V dírách se vyskytují občas velmi tvrdé dorazy pérování (zřejmě zadního) a stroj se vůbec necítí ve své kůži. Na soutěži by se proto nehodil. Jeho pohodlí nasvědčuje tomu, že je konstruován pro dobré silnice. Pak by měl být rychlý — ale co to? Nejlepší tempo je asi tak 80 km/h, při stovce se motor už namáhá a hlavní výfuky jsou hlučné.

Ovládání je jako u evropských strojů. Spojka je ovládána páčkou na levém řídítku a nikoliv nožně, předstih i vzduch je řízen páčkou na řídítkách, stupáčky jsou kolíkové.

Spouštěcí klika je však po levé straně spolu s pákou řazení, jako u našich strojů. Výbava stroje zahrnuje rozměrný ochranný štít, velmi dobře uchycený a vyrobený z prvotřídní průhledné hmoty, která v použití zůstává průhlednou, ochranný rám před nohama jezdce, rozměrné parádní brašny a hlavní reflektor s dvěma menšími. Detaily jsou vesměs dobře a pečlivě provedeny, včetně poctivého tachometru. Zdá se vůbec, že výbava je pro výrobce téměř důležitější než motor, což by nasvědčovalo tomu, že hlavní snahou konstruktérů bylo, aby stroj poskytoval co největší pohodlí.

Tak končíme článek o dvou »zajímavých dnech« — na třech zajímavých strojích. Z každého z nich plyne jakési poučení — že 150 kubíků stačí k tomu, aby si sportovně založený jezdec rádně »zatavil«, že nová pětistovka bude skvělým sportovním strojem — ale jak je to s maximálkou 80 km/h na otevřených silnicích? — a že nový Indian je stroj, který zřejmě nebyl konstruován tak, aby mohl konkurovat evropským strojům, nýbrž aby vyhovoval zákazníkům se zcela jiným vkusem a s jinými požadavky.



»Fotografie«, napsal Ing. Karel Andrlík, jako 16. svazek sbírky Technické příručky Práce. Vydalo nakladatelství Práce v Praze. Stran 136, obrázků 92, 6 stran tabulek fotografických lučebnin. Cena 30 Kčs brož.

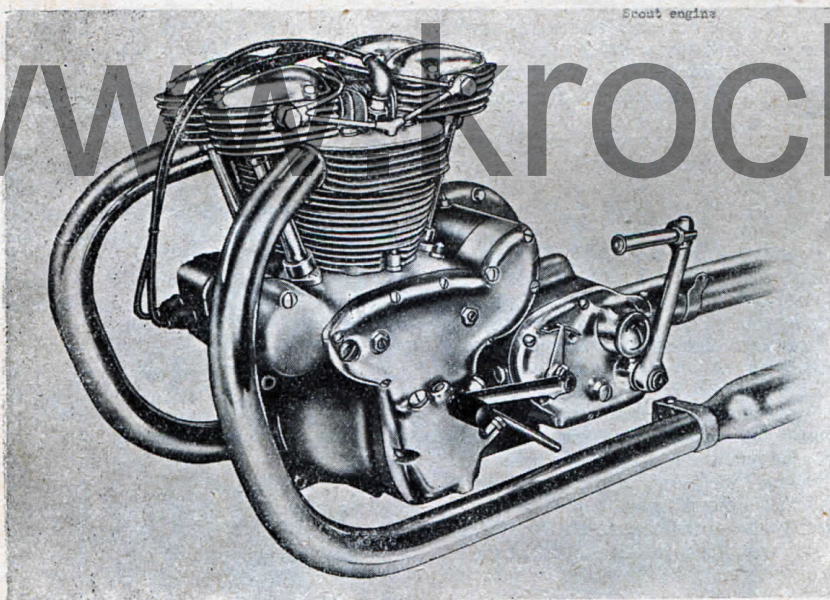
Kniha je věnována především fotografickým pracovníkům fotooboru ROH. Vyšla již ve třetím vydání a přináší teorii i praktické poznatky pro fotografické začátečníky i pokročilé.

»Technický slovník rusko-český a česko-ruský«, sestavil Ing. V. Haluza za redakce A. A. Hocha, vydalo nakladatelství Práce v Praze. Stran 432, cena 75,— Kčs brož., 95,— Kčs váz. Tento příruční slovník obsahuje přes 15.000 slov oboru strojního, elektrotechniky, zpracování dřeva, mechanické technologie a příbuzných oborů. Dobré služby vykoná všem i motoristickým pracovníkům, kteří čtou a studují ruské technické knihy a ruské odborné časopisy.

»Udržování motorových vozidel«, napsal Ing. Josef Kadmas, jako 13. svazek sbírky »Technické příručky Práce« vydalo nakladatelství Práce v Praze. Stran 128, obrázků 45, 7 stran tabulek, cena Kčs 40,— brož. Příručka Ing. Kadmase, která vychází již ve druhém rozšířeném vydání, přináší odborné pokyny pro řidiče a automechaniky při udržování, garážování a jízdě motorovými vozidly všeho druhu.

Motorok Cucciolo 48 ccm získal 12 rekordů

(Š) Na autodromu v Monze získal jezdec Ugo Tamarozzi 12 světových rekordů ve třídě do 50 ccm na motorovém kole Ducati, vybaveném motorkem Cucciolo 48 ccm. Stroj se přibližně podobal seriovému výrobku a nebylo na něm použito zvláštních aerodynamických krytů, pouze zadní kolo bylo diskové. Tamarozzi je průměrné postavy a na stroji seděl schoulen, asi jako při závodech. Lze tedy předpokládat, že po zdokonalení aerodynamických vlastností jezdce a stroje bude i bez zvýšení výkonu motoru možno podstatně zvýšit rychlost. Ve světle této skutečnosti jsou dosažené výsledky velmi dobré, zvláště uvážíme-li, že před 10 lety by znamenaly dosti dobrý výkon pro stroj dvojnásobného obsahu. Rekordy byly dosaženy vesměs na poměrně dlouhých tratích, což by nasvědčovalo tomu, že při přípravě stroje bylo více dbáno spolehlivosti, než absolutní rychlosti. Z 12 rekordů uvádíme: 10 km — 62,72 km/h, 100 km — 65,22 km/h, 100 mil — 66,09 km/h a 6 hodin — (ujeto 393,3 km) rychlostí 65,55 km/h.



Motor dvouválec Indian 440 ccm OHV.

(Dokončení ze str. 223.)

brzda na levé zadní kolo, které běhá na hřídeli na bronzovém pouzdře, ovšem pouze nepatrně, v zatáčkách), takže je v nejjednodušším případě hnáno pouze pravé zadní kolo jako u sidocarů, který tímto má být nahrazen. Za příplatek lze zamontovat čelní diferenciál.

Řízení se velmi zlevní tím, že se použije jediného teleskopického závěsu kola (jako u auta), který je přímo natáčen ocelovými lanky pomocí vahadla. Alternativně můžeme užít řízení šnekem, případně

šrncubem a táhlem s kulovými čepy. Rozvor tohoto minimálního vozidla je pouze 1450 mm, rozchod 950 mm.

Zmínili jsme se o zadní nápravě typu De D-on-Bouton. Je to skutečně ona. Této nápravy se dnes užívá téměř u všech závodních vozů na celém světě; původně pochází z tříkolky na obr. 20. A tak vidíme, že se původní myšlenky, obsažené ve vozidlech na cbr. 19, 20 a 21, uplatňují ještě po víc než půl století, protože byly bezprostřední, elementární a tudíž nejpřilehavější.