

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	Vozítko 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 vmáchnout 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...nemýlíte 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 plynářská 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 fermezí, 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 plynářská 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 článcích 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 zahraničí 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 žijící 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 strojuvůdcem. 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 Mylhúzu 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 přímé 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. Mezi tím však vznikl 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 ovládání 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.