

Marcel Malypetr
Ludvík Opletal



Skútry Manet a Tatran

retro

historie, vývoj, technika, sport

Marcel Malypetr, Ludvík Opletal

Skútry Manet a Tatra

historie, vývoj, technika, sport

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, Ludvík Opletal Skútry Manet a Tatra

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

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 5285. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Foto na obálce Ludvík Opletal

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 132

První vydání, Praha 2013

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2013

Odborná recenze Zdenko Metzker

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

ISBN 978-80-247-4724-8

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-8722-0 (ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-8723-7 (ve formátu ePUB)

Obsah

Úvod	7	Manet S 100 typ 01/B (1963)	58
1 Trocha historie	11	Manet S 125 typ 02	58
Historie Považských strojírén	12	Manet S 125 typ 03 (1964)	59
Manet M-90	14	Tatran S 125 typ 03 (1964)	60
Přehled výroby	21	Tatran S 125 typ 03/A (1966)	60
2 Skútr Manet S 100	25	Tatran S 125 typ 03/B (1967)	60
Adler a prototypy	26	6 Technická data	65
Sériové provedení Manet S 100	30	7 Sport	79
3 Manet S 125 typ 02	37	Sériové skútry	81
Technický popis	38	ÚVMV 50 a další	88
4 Manet a Tatran S 125 typ 03	43	8 Zajímavosti	93
Manet S 125 typ 03	45	Prodej, výbavy, ceny, export	94
Tatran S 125 typ 03	50	Porovnání s konkurencí	100
5 Přehled typů	55	Robox BPH511 čili „Bojler“	104
Manet S 100 – prototyp	56	Manet UR-50	109
Manet S 100 typ 01 (1958)	56	9 Závady a opravy	115
Manet S 100 typ 01	57	Závěr	120
Manet S 100 typ 01/A (1962)	57	Barevná příloha	123



Úvod

Ani jsem se raději nepodíval, jakými slovy začínaly mé předcházející knihy, které byly rovněž věnovány jednostopým motocyklům a skútrům (popřípadě dvoustopým, pokud byly vybaveny sajdkárem). Jsem zakládajícím členem Skútrklubu Čezeta, a tak logickým prvním krokem byly knihy o skútrech Čezeta. Jenomže Skútrklub Čezeta si dal do vínku prohlášení, že sdružuje všechny majitele a přátele historických skútrů. A já se bláhově domníval, že díky tomu, že jsem do první knihy o čezetách propašoval do kapitoly o současnicích tohoto stroje i zmínku o manetech a tatranech, jsem za těmito skútry udělal tečku jednou provždy. Ale člověk míní a... Opletal mění. Nevím, jestli to bylo dobře nebo ne, ale na konec zmíněného textu jsem tehdy napsal, že: „z hlediska veteránů si myslím, že čas manetů a tatranů ještě přijde“. A jak se zdá, tak právě přišel.

Faktem je, že na různých veteránských akcích nebo srazích skútrů se manety a tatrany objevují čím dál tím častěji. Nevím, co je pravým důvodem tohoto stavu a nemá asi význam to nějak zkoumat, protože je to prostě fakt a faktem také je, že zájem veteránistů a fanoušků se čas od času přelévá od jednoho typu nebo značky k druhé. Určitě hraje roli i fakt, že se tyto skútry vyráběly o pět let déle

než třeba čezety, a tak se staly veterány až o něco později. Nechci snad tvrdit, že manety a tatrany zažívají veteránský boom, spíše se tak nějak plíživě vkrádají do veteránských akcí, srazů i do podvědomí jak veteránistů-motorkářů, tak i návštěvníků veteránských akcí. Abych uvedl aspoň jeden čerstvý příklad: na letošní výstavě motocyklů v Lipsku byla poměrně velká expozice veteránů věnovaná firmě Stoye

Leipzig, která se proslavila výrobou postranních vozíků, a to i v pozdější době, už za dob NDR, výrobou sajdkárů pro motocykly MZ. A v té expozici byl jeden jediný stroj bez sajdkáru – Tatran S 125 s návěsným vozíkem PAv 41. Vráťím se ale zpět k historii vzniku této knihy. Stalo se, že jsem jednou večer otevřel svoji e-mailovou schránku a našel v ní dopis od kolegy ze Skútrklubu Ludvíka Opletala, který – jakožto velký fanda skútrů Manet a Tatran – mi navrhl spolupráci na sepsání knihy právě o historii těchto dvou typů slovenských skútrů. Já jsem na podobné návrhy celkem chytlavý, a přestože jsem si chtěl udělat v psaní přestávku, uvědomil jsem si, že bych neměl zůstat netečný k této menšině našeho mateřského Skútrklubu a nezadat kolegům příčinu k pomluvám, že jako „čezetář“ neuznávám ostatní značky našich, tenkrát československých skútrů.

A kdybych se měl vrátit ještě trochu více do historie, v knize o čezetách jsem psal, jak jsem jako malý kluk obdivoval v průjezdu jednoho domu červenobílou Čezetu. Když jsem pak byl větší a chodil do školy, kousek vedle školy stával v ulici Pionýrů před jedním domkem (bydlela tam babička mojí spolužačky) zelený Manet – a já ho tam chodil okukovat. Byl to první typ, který měl ještě historický přepínač blikáčů (převzatý asi z „vétřesky“) na přístrojové desce. Jakmile se nikdo nedíval, tak jsem s ním zkoušel otočit. A proto mi odpusťte, že nebudu nestranný spoluautor knihy, protože přístrojovou desku s tímto vypínačem považuji u manetů za nejhezčí. Zelený Manet pak z ulice zmizel, já si ale ten vypínač později sehnal (i když jsem ho nikdy k ničemu nepotřeboval a nepoužil). Stále ho mám, ale nepište mi, neprodám ho!

Ale zpátky k naší knize. Máme takové hezké české spojení „slovo dalo slovo“ – a právě přesně podle tohoto rčení jsme se s Ludvíkem dohodli na spolupráci s tím, že on dodá většinu podkladů a já, jako ten „psavec“, zasednu ke klávesnici, vyhledám technická data a všechno dohromady i s podklady od něj tzv. „hodím na papír“.

Samozřejmě se v průběhu přípravy každé takové knihy a v důsledku shánění podkladů asi každý autor seznámí s novými lidmi. Stalo se to i u nás a podařilo se nám navázat spolupráci s panem Zdeno Metzkerem, bývalým konstruktérem Považských strojů, který je v oblasti mapování historie této kdysi významné slovenské firmy stále velmi aktivní. Poskytl nám mnoho zajímavých materiálů i fotografií a provedl konečnou revizi celé knihy, za což mu samozřejmě patří naše díky.

Doufám, že se nám společným úsilím podaří připomenout tyto zajímavé stroje, které byly zkonstruovány v souladu s klasickou skútrovou koncepcí (tzn. trubkový rám a speciální skútrový motor se startérem a ventilátorem), ale byly stejně jako čezety v historii našeho socialistického motocyklového průmyslu výjimečným výrobkem. U obou značek platí, že nenavazovaly na žádnou předchozí výrobu skútrů a nenásledoval po nich žádný nástupce. Objevily se totiž jako blesk z čistého nebe, a jak rychle se jejich hvězda rozzářila, stejně rychle zase pohasla. A snad právě proto si zaslouží naši pozornost a zavzpomínání.

P. S. Všimli jste si, že dovětek označený „post scriptum“ často velmi výrazně zasáhne do obsahu celého předcházejícího textu? Já nechci nic měnit, jen na tomto místě prohlašuji, že jsem při psaní knihy narazil na mnoho zajímavostí, o kterých jsem předtím vůbec nevěděl, a moc bych si přál, abyste po jejím přečtení měli stejný pocit.



- ▲ Tento pohled už dnes na vlastní oči neuvidíme. Ale takhle nějak to vypadalo před více než padesáti lety v Považských strojírnách při expedici skútrů Manet S 100, ještě bez nosiče zavazadel.
- Další podobný obrázek je z pozdější doby, protože se jedná o typy Tatran S 125 s posledním provedením blikáčů. Kvůli dopravě nejsou montovány plexištitý. Vzádu už stojí motocykly Jawa 90.
- Paní Marta Žilová-Bullová byla často fotografována na reklamní snímky skútrů Manet. V této knize se s ní ještě setkáte na černobílých i barevných fotografiích z jejího soukromého archivu.





1

Trocha historie

V případě skútrů Manet a Tatran se musíme přesunout trochu více na východ, až k našim sousedům na Slovensko, i když v době výroby obou skútrů jsme tvořili dohromady Československo a můžeme tedy mluvit o československém průmyslu, popřípadě o československých skútrech, protože výroba dílů i jejich komponentů byla záležitostí celorepublikovou. Považské strojírný, n. p., jak se kdysi podnik nazýval (dnes zde najdeme jen průmyslový areál se spoustou nájemníků), sídlily samozřejmě v Považské Bystrici a bývaly v minulých letech (zvláště v období socialismu) velice významným průmyslovým podnikem na Slovensku. V 80. letech minulého století měly své výrobní závody také v Kolárovu, Rajci a Čalovu a vyráběly valivá ložiska, obráběcí a tvářecí stroje, jednoúčelové stroje, jednostopá motorová vozidla, agregáty pro letecký průmysl (například i letecký proudový motor pro cvičné letadlo Albatros), převodové skříně pro traktory a pro zemědělské, silniční a stavební stroje, automobilové vlnovcové termoregulátory, výparníky ledniček, dráty, profily a plechy z barevných kovů a hliníku apod. Považské strojírný zaměstnávaly až 15 000 pracovníků.

Historie Považských strojírén

Firma se samozřejmě v průběhu let vyvíjela, stejně jako se měnily její názvy i majitelé, jak to odpovídalo politické i hospodářské situaci jednotlivých historických období. Podívejme se tedy v krátkém přehledu na to, jak to s firmou vypadalo v minulosti.

V roce 1870 založila vídeňská firma Georg Roth filiálku v Bratislavě pod názvem „G. Roth, Wien und Pressburg“ se záměrem dalšího rozšíření objemu výroby střeliva. Dne 1. ledna 1918 se z ní stala akciová společnost „Pressburg G. Roth AG“ (Bratislavská Juraj Roth, a.s.). 15. března 1928 požádalo Ministerstvo národní obrany ČSR firmu, aby se s ohledem na mezinárodní situaci přesunula do vnitrozemí. Když se to dozvěděla Zbrojovka Brno, velký výrobce zbraní, která však neměla továrnu na výrobu vlastního střeliva, rozhodla se s firmou Roth jednat o zakoupení jejího podniku. Firma Roth byla přitlačena ke zdi ministerstvem, které hrozilo, že zruší objednávky, jestliže se nepřestěhuje. Přestěhování firmy na vlastní náklady však bylo likvidační, a to i v případě, kdyby bylo později akceptované požadované navýšení ceny střeliva o 13–16 %. Tím bylo Zbrojovce Brno nakonec umožněno bratislavskou patrónku pohltnout. Získala většinu akcií a předkupní právo na zbytek.

Vznikly dvě firmy: „Československé muniční a kovodělné závody, úč. spol. Považská Bystrica“ (bývalá Patrónka Bratislava) a druhá silnější firma „Československá zbrojovka Brno“, která si zřídila v Považské Bystrici „závod 2“. Výstavba byla zahájena společně 7. července 1929. V roce 1931 odkoupila Zbrojovka Brno i zbytek akcií, avšak bývalá patrónka měla vlastní vedení a působila samo-

statně. 1. ledna 1935 pak došlo k fúzi obou podniků: Československá zbrojovka a.s. Brno převzala Československé muniční a kovodělné závody, úč. spol. Považská Bystrica. Název podniku se změnil na „Československá zbrojovka Brno, Závod 2, Považská Bystrica“.

23. března 1939 obsadili zbrojovku Němci a závod se stal součástí podniku Reichswerke AG für Waffen- und Maschinenbau Hermann Göring (dceřiná firma koncernu Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten Hermann Göring) – Waffenwerke Brünn AG, Brünn (pozdější název pak zněl Reichswerke Hermann Göring – Waffenwerke Brünn AG, Brünn).

Po osvobození se podnik stal opět závodem Zbrojovky Brno, která však byla 27. října 1945 znárodněna. Od 7. března 1946 se Považské strojírny staly národním podnikem a osamostatnily se od Zbrojovky Brno. V roce 1948 se podnik přejmenoval na „Považské strojírny, národní podnik, závod Klementa Gottwalda“ (někdy uváděno jako Považské strojírny Klementa Gottwalda). V roce 1980 byl podnik znovu přejmenován, a to na „Závody na výrobu ložisek, koncern (Považská Bystrica) – Považské strojírny, koncernový podnik (zkráceně ZVL Považské strojírny)“, od roku 1992 pak „Považské strojírny, a.s.“

To už je ale pro naše potřeby historie velice mladá, a tak se vraťme o několik desetiletí zpátky. V poválečném období mívaly zbrojovky většinou problémy s využitím svých výrobních kapacit. Ani v Považské Bystrici to nebylo v roce 1945 jiné. Náhradní výrobní programy začínaly od primitivních výrobků – kuchyňský nábytek, dětské kočárky, elektrické ohřívače, školní tabule, vzduchovky, tlakové nádoby na sodovku – až po složitější,

jako byla lednička (vyráběná od roku 1946, už tehdy s názvem Maneta, podle výrazného vrchu Manín, který se tyčí nad městem). Pro budoucí motocykl se mohla využít technologie z výroby dvoupístového kompresoru ledničky. Opracovaný odlitek byl jako stvořený pro dvoupístový válec motocyklu. Jen přidat větší chladicí žebra a kanálové rozvody. Lednice byla kopií amerického vzoru a byla zařazena do výroby za neuvěřitelné tři měsíce od zahájení příprav. Později, v roce 1950, byla její výroba přesunuta do Zlatých Moravců.

Nás však vzhledem k obsahu této knihy budou zajímat především motocykly a skútry, které se v tomto podniku vyráběly. A protože jsem si velice „vtipně“ připravil tzv. „oslí můstek“ (a to právě ledničkou Maneta a jejím dvoupístovým kompresorem), můžeme se nyní trochu blíže podívat na první (a řekněme rovnou, že velice zajímavý) motocykl, kterým byl Manet M-90.

- Považské strojírny v roce 1989, tedy na začátku svého konce. Bývaly velice významným průmyslovým podnikem na Slovensku, který měl i několik pobočných závodů a až 15 000 zaměstnanců.
- Podnik této velikosti s vlastním vývojem potřeboval také pořádnou administrativní budovu, která byla samozřejmě vystavěna, jak jinak, v socialistickém panelákovém slohu.

