

Jiří Wohlmuth

GRADA®

RYCHLÁ ŘÍDÍTKA

2.
rozšířené vydání

ČESKOSLOVENSKÉ A ČESKÉ SILNIČNÍ ZÁVODNÍ MOTOCYKLY
OSUDY KONSTRUKTÉRŮ, JEZDCŮ I JEJICH STROJŮ

TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



AHRA / BLATA / BOHEMIA / BV / ČSAO / ČZ / FAD / FGR / GRS / HYKATI / JAHA / JAKENTA / JAWA
JUVENTA / KLEVA / MALI / MBS / MOK / MS / MTX / PAUER / PERTI / RAVO / TATRAN / VAB / ZUPA

TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



RYCHLÁ ŘÍDÍTKA



ČESKOSLOVENSKÉ A ČESKÉ SILNIČNÍ ZÁVODNÍ MOTOCYKLY
OSUDY KONSTRUKTÉRŮ, JEZDCŮ I JEJICH STROJŮ

Jiří Wohlmuth

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**.

Jiří Wohlmuth

Rychlá řídítka

Československé a české silniční závodní motocykly

Osudy konstruktérů, jezdců i jejich strojů

druhé, rozšířené vydání

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

e-mail: obchod@grada.cz, www.grada.cz

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

jako svou 5014. publikaci

Odpovědná redaktorka Jitka Zamrzlová

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Návrh a grafická úprava obálky Jakub Náprstek

Počet stran 208

První vydání, Praha 2013

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2013

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

ISBN 978-80-247-3947-2

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-7960-7 (ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-7963-8 (ve formátu EPUB)

OBSAH

Úvod	7
AHRA • Václav Rathouský	8
BLATA • Pavel Blata	18
BOHEMIA • Karel Handschuh	22
BV • Josef Vichera, Luděk Vichera	26
ČSAO • Zbyněk Havrda	32
ČZ • Ing. František Pudil	36
FAD • František Dvořák	44
FGR • Miroslav Felgr	52
GRS • Doc. Ing. Stanislav Gregora, PhD.	60
HYKATI • Hynek Pavliš, Kamil Hrušecký, Tibor Hrušecký	66
JAHA • Antonín Plevák	70
JAKENTA • Zdeněk Kyselý	80
JAWA • Ing. Zdeněk Tichý	70
JUVENTA • Bedřich Fendrich	92
KLEVA • Josef Křížek	100
MALI • Martin Kamenický, Libor Kamenický, Libor Kamenický ml. ...	106
MBS • Bohumil Staša	112
MOK • Otto Krmíček	118
MS • Miroslav Stružka	126
MTX • Jiří Stloukal	132
PAUER • Ing. Václav Pauer, CSc.	138
PERTI • Pavel Petráček	144
RAVO • Vlastimil Rain	150
TATRAN • Kolektiv Zdeno Nagyho	162
VAB • Bohuslav Vaňous	170
ZUPA • Pavel Zubatý	176
Dokumenty času	182
Závěr	189
Rejstřík	190
Fotografie, fotoarchivy, knihy	191
Barevná příloha	193

PODĚKOVÁNÍ

Autor této publikace upřímně děkuje všem jmenovaným za mimořádnou ochotu při poskytování potřebných informací i jiných detailů nutných k dokončení této práce.

Pavlu Blatovi, Karlu Bouškovi, Jiřímu Cirnfusovi, Miroslavu a Luboši Felgrovým, Bedřichu Fendrichovi, Jiřímu Franekovi, Doc. Ing. Stanislavu Gregorovi, Ph.D., Karlu Handschuhovi, Zbyňku Havrdovi, Kamilu Hrušeckému, Liboru Kamenickému, Martinu Kamenickému, Zdeňku Klimešovi, Otto Krmíčkov, Zdeňku Kyselému, Miroslavu Labusovi, Hansi Maierovi, Janu Martofovi, Zdeno Metzkerovi, Mgr. Arnoštu Nezmeškalovi, Ing. Václavu Pauerovi, CSc., Hynku Pavlišovi, Pavlu Petráčkov, Antonínu Plevákovi, Ing. Tomáši Prostějovskému, Jindře Pučové, Ing. Františku Pudilovi (in memoriam), Ing. Ivanu Pudilovi, Václavu Rathouskému, Františku Sladkému, Bohumilu Stašovi, Jiřímu Stloukalovi, Ing. Zdeňku Tichému, Janu Tomšejovi, Josefu a Ludku Vicherovým, Jaroslavu Vojáčkovi a Pavlu Zubatému.

Zvláštní poděkování patří nakladatelství Grada Publishing, a.s., Ing. Radomíru Matulíkovi, Národnímu technickému muzeu v Praze, Technickému muzeu v Brně, Oldřichu Prokopovi, majiteli soukromé sbírky Václavu Svobodovi a redakci časopisu Automobil.

ÚVOD

Je to zajímavé, kolik nadšenců a potažmo i generací zlákal vynález motoru, pak jeho výkonu a síly a posléze závodní rychlosti. Zdaleka to nebyl jen kredit renomovaných továren a značek. Nosilo se to i v daleko skromnějších poměrech.

Historie československého a později českého silničního motocyklového závodění z pohledu techniky a technického vývoje prošla za posledního půl století velice zajímavým vývojem. Ten by neměl být zapomenut. Nebylo by to slušné vůči těm, kteří mu zasvětili svůj život, a navíc mít povědomí o umu i zručnosti našich předků patří k dobrému vzdělání.

Od poloviny padesátých let začaly naše dvě nejznámější motocyklové továrny, Jawa a ČZ, postupně zaplňovat náš strojový park, když staré a nevyhovující motocykly, především ještě s předválečným rodokmenem, dostaly konce své existence. Na domácí technice vyrostla řada skvělých jezdců i světového formátu a pozice tohoto sportu se zdála být neotřesitelná. Až do začátku sedmdesátých let. Tehdy továrny zanechaly výroby a vývoje a ze slavných jezdců zůstal jeden či dva. Pravda, byly to někdy možná nerovné boje, kdy tovární technika byla mnohdy nad sílu amatérských možností, ale byla řada těch, kteří se nikdy nevzdali. I to bylo nespornou hodnotou té doby.

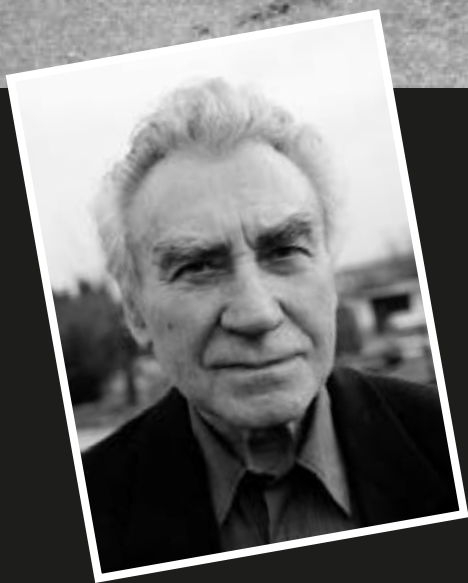
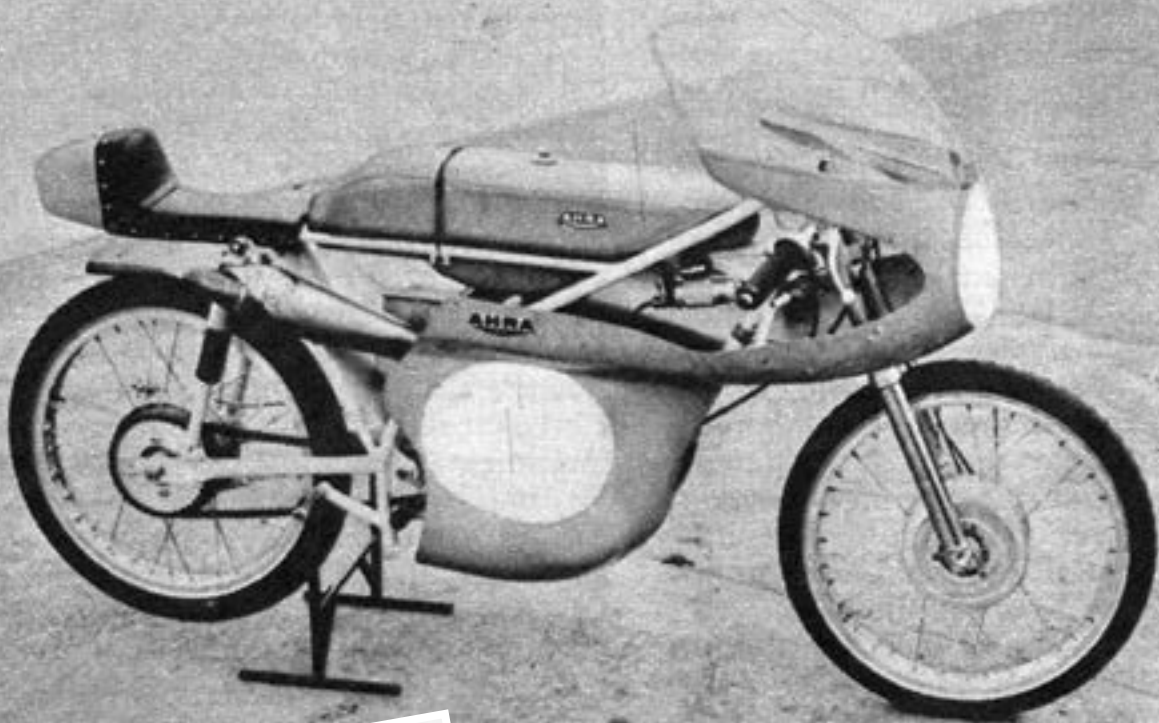
Pak nastal soumrak motocyklového závodění. Stále se zvyšující finanční nároky na stavbu závodních motocyklů i jisté politické uvolnění v dovozu zahraniční techniky znamenaly potvrzení toho, že nic netrvá věčně. A tak se tato bezesporu zajímavá kapitola historie našeho závodění svého konce dočkala v závěru osmdesátých let minulého století.

Dnes, s odstupem času, je ale jisté, že zmíněná situace otevřela zřejmě nejzajímavější a určitě pro mnohé dnes zapomenutou kapitolu našeho závodění. Řada více či méně zdařilých konstrukcí postavených v amatérských podmínkách díky nezměrné pili, talentu, sebeodříkání i umu se stala podnětem k napsání této publikace. Představovanou škálu motocyklů a značek je možné z technického pohledu řadit do dvou kategorií. V té první, která se dnes v závodech veteránů označuje jako clubsport, najdeme stroje postavené ze sériových dílů a dílů upravených pro závody (např. Jaha, Kleva, Metalex, Pauer). Do druhé kategorie můžeme zařadit motocykly ostatních značek. Ty jsou výhradně konstruovány pro závody, nejsou u nich používány sériové díly a lze je tak zařadit mezi speciální závodní motocykly ve smyslu technických pravidel příslušejícím motocyklům velkých cen mistrovství světa.

Na přelomu tisíciletí se stal strojový park už jednoznačnou záležitostí zahraničních značek. Signalizovalo to, že se u nás zlepšují poměry i finanční možnosti k pořízení podobné techniky, i když je otázkou, za jakých to bylo osobních obětí. Otázníkem rovněž bylo, zda zlepšení zázemí bude mít reciproční odezvu v podobě nových talentů. Dnes víme, že se to daří, a jména našich se znovu zapisují do výsledků nejprestižnějších světových závodů.

Dlouho ale také zůstávala otázka, zda se v zemi tak bohaté na zkušenosti se stavbou závodních motocyklů ještě podaří postavit další domácí stroj schopný konkurence. Rok 2002 dal na tuto otázku odpověď, a tím tak bylo potvrzeno konstatování z úvodu – že motocyklové závodění z pohledu techniky prošlo u nás za posledního půl století více než zajímavým vývojem.

AHRA



Václav Rathouský

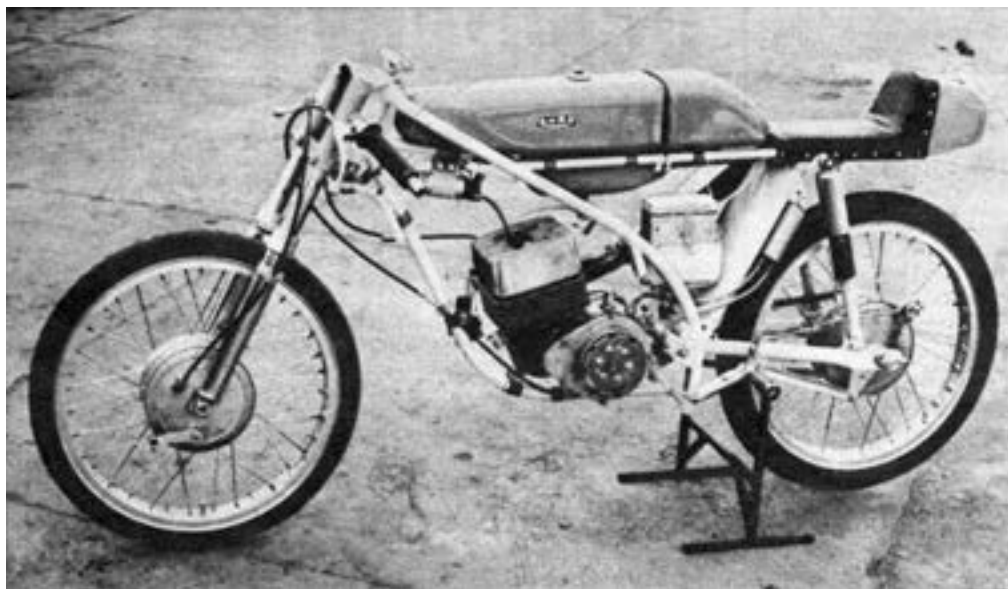
Některé z tehdejších dílen v Hradci Králové stojí dodnes. Zcela právem by na nich mohla být pamětní deska. Zde se narodil vůbec nejúspěšnější československý malolitrážní silniční závodní motocykl.

Rodáka z Přepych na Rychnovsku (*20. května 1931) zavedly motocyklové zájmy počátkem padesátých let minulého století do Hradce Králové. V roce 1956 si vyzkoušel závodění v terénu, včetně zimní soutěže, které v té době bylo velmi populární. O dva roky později si vyzkoušel i silnici, ale po nějaké době ho začalo více přitahovat konstruktérské řemeslo. V dílnách ČSAO tak byl postaven jeden z prvních Rathouského motocyklů – tříválcová třístapadesátka s uspořádáním válců do V, podobně jako u německého stroje DKW. Psal se rok 1959 a sám Rathouský s ním úspěšně startoval na řadě okruhů. Ale později stroj prodal, a ten se bohužel dodnes nezachoval.

Z nastoupené cesty už neustoupil a všechny jeho pozdější konstrukce nesly pečeť vlastní práce a vlastních nápadů.

Ve východočeské metropoli se brzy seznámil s o osm let mladším motocyklovým nadšencem Zbyňkem Havrdou. Václav Rathouský, jako tehdejší zaměstnanec ČSAO Hradec Králové, se stal v roce 1968 díky pochopení ředitele Ing. Maixnera spolu se Zbyňkem Havrdou, Oldřichem Vlasákem a Jiřím Žohou členem divize vyrábějící závodní motocykly AHRA (Autoopravny **HRA**dec Králové).

Ještě před tím, o Vánocích 1967, si závodník Havrda zkouší první prototyp nového motocyklu pod označením ČSAO 50. Kolektiv nové Ahry byl mimořádně tvůrčí a v prvním pololetí roku 1968 bylo postaveno 8 strojů Ahra 50, jako produkčních se vzduchem chlazeným





První start královéhradeckého motocyklu na mistrovství republiky 25. května 1969 na okruhu v Hořicích. S číslem 2 Zbyněk Havrda, číslo 6 František Kročka a číslo 1 Bohumil Kovář na Tatranech



Detail vzduchem chlazeného jednoválce Ahra 50

jednoválcem objemu $49,6 \text{ cm}^3$ ($\varnothing 38,8 \times 42 \text{ mm}$) o výkonu 12 k ($8,8 \text{ kW}$)/ $15\,000 \text{ min}^{-1}$ a další dva „tovární“ pro Rathouského a Havrdu. Motor měl válce z lehkých kovů, akumulátorové zapalování, východoněmecký karburátor BVF 22 mm. Stroj měl primární převod ozubenými koly, lamelovou suchou spojkou a šestistupňovou převodovku. Byl zabudován do dvojitého uzavřeného rámu z chrommolybdenových trubek, vpředu hydraulicky tlumená teleskopická vidlice, vzadu kyvná vidlice s hydraulickými tlumiči. Vpředu i vzadu byly osazeny jednoběžné bubnové brzdy $\varnothing 140 \text{ mm}$. Ahra měla klasická 18" kola s drátovým výpletem na duralových ráfcích Borrani, pneu Dunlop 2,00–18 vpředu, 2,20–18 vzadu, palivovou nádrž 10 l a při hmotnosti 60 kg dosahovala rychlosti 150 km/h. Její první vítězství viděli diváci 25. května 1969 v Hořicích.

V roce 1970 přišla zásadní inovace továrních modelů v podobě změny chlazení motoru na kapalinové, změny doznal i podvozek včetně dvojnábožných účinnějších brzd.

Ahra 50 zvítězila v závodě mistrovství republiky 1970 v Gottwaldově a Ostravě, Havrda se těšil z postu vicemistra republiky a vedle něho a Rathouského usedli za její řídítka také vyškovský Miloslav Sedlák a hořícký Jiří Šafránek. Následně v roce 1971 získal Havrda titul mistra ČSSR. 18. července 1971 pátým místem v GP Československa v Brně dokázala Ahra 50 v rukou Zbyňka Havrdy jako jediný československý motocykl proniknout mezi nejlepší stroje mistrovství světa v nejslabší objemové třídě a stala se nejúspěšnější malolitrážním závodním motocyklem v naší historii.



Konstruktér Václav Rathouský s vodou chlazenou padesátkou v roce 1971



Padesátka Ahra v roce 1979



Zbyněk Havrda (startovní číslo 25) na startu památné Velké ceny Československa v roce 1971, v níž skončil pátý



Oboustranný pohled na kapalinou chlazený motor jednoválce Ahra 50



Oboustranný pohled na jednoválcovou padesátku Ahra (1972) po sejmutí kapotáže

Nejúspěšnější období vyvrcholilo o rok později dalším Havrdovým titulem vicemistra republiky 1972.

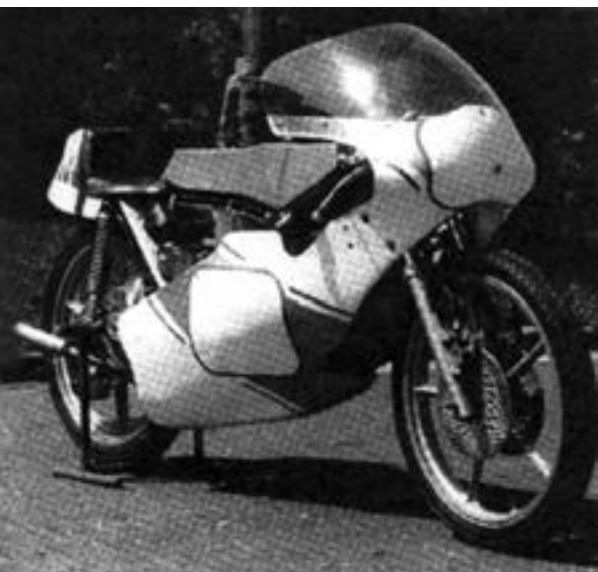
To už ale byla téměř rok po administrativním rozhodnutí činnost závodního oddělení zastavena. V té době byla na prknech konstruktéra Rathouského připravena Ahra 50 třetí generace s upraveným podvozkem, pozměněnou kapotáží, jiným karburátorem BVF 24 a vyšším výkonem na hranici 15 k (11,0 kW). Posledním bodovaným ziskem bylo pro značku 4. místo Miroslava Švorce 14. srpna 1983 na okruhu v Kopčanech. Celkem bylo vyrobeno 12 exemplářů.

Po skončení objemové třídy padesátek se Václav Rathouský rozhodl provést další inovaci osvědčeného a úspěšného motocyklu. V upraveném rámu se objevil nový motor o objemu 80 cm³ (Ø 47 × 46 mm) a výkonu 18,4 kW (25 k). Stroj měl 17" kolo vpředu a 18" vzadu a jednoduché kotoučové brzdy vpředu i vzadu s ocelovými odvrtávanými kotouči. Stroj měl premiéru v sezóně 1984, kdy s ním startoval královéhradecký závodník Vlastimil Grejcar. Poté s ním startoval i Rathouského syn Karel a sedm sezón se držel v první republikové desítce. Nejlepším jeho výsledkem bylo páté místo, kterého dosáhl v roce 1990. Celkem byly postaveny dva exempláře.

Rathouský jako tvůrce vůbec nejúspěšnějšího malolitrážního silničního závodního stroje domácí provenience stál postupně i u zrodu a stavby silnější jednoválcové sto-pěťadvacítky.



Václav Rathouský na Ahře 50 na trati hoříčického okruhu



Méně známá osmdesátka Ahra



Kapalinou chlazený jednoválec Ahra 125 v detailu

Rokem 1969 se začala psát poslední kapitola královéhradeckých stopěťadvacítek z konstruktérské dílny Václava Rathouského. Poprvé s označením Ahra. Nový stroj zůstal věrný původní koncepci dvoudobého vzduchem chlazeného jednoválce ($\varnothing 55 \times 52$ mm, objem 124,5 cm³) s rozvodem sání šoupátkem, měl však nový podvozek, ačkoli rám z ocelových trubek měl mnoho společných prvků se slabší Ahrou 50. Zůstalo i pro stroje Ahra typické pravostranné řazení. Ahra 125 měla karburátor Jikov 34, klasické bubnové brzdy $\varnothing 200/160$ (vpředu/vzadu), 18" kola Borrani s drátovým výpletem a výkon nad 25 k (18,4 kW). Držela se v republikovém mistrovství neuvěřitelných 15 let a své nejúspěšnější období si prožila v rozmezí let 1969–1979.

Havrdovo šesté místo v mistrovství republiky z roku 1967 zopakoval Rathouský o dva roky později. 27. září 1970 vyhrál Havrda v Písku první závod se stopěťadvacítkou, aby v následujícím ročníku obsadil druhé místo v mistrovství Československa. Ale vůbec z nejúspěšnější sezóny se královéhradecký kolektiv těšil v roce 1974, kdy Havrda zvítězil v Písku, Hořicích a České Třebové a podruhé skončil v republikovém šampionátu na druhém místě. Havrda následně odešel, ale nadšenec Rathouský závodil a konstruoval dál.

Na začátku sedmdesátých let byla dokončena šoupátková vodou chlazená Ahra 125 s uspořádáním válců vedle sebe ($\varnothing 43 \times 42$ mm). Motocykl byl ale poruchový a nespĺňoval naděje, které do něho byly vkládány. Dnes je uložen v soukromé sbírce. Také jednoválcová verze byla postupem času inovována. Dostala kotoučové brzdy vlastní výroby, přední vidlici Ahra i nový rám z ocelových trubek kruhového průřezu, v němž vypružení zadní vidlice zajišťovala jediná pružící jednotka typu Cantilever.



Oboustranný pohled na stopěťadvacítku Ahra, která se ještě dnes jako originál zúčastňuje veteránských podniků



Poslední Ahra 125 s kotoučovými brzdami, paprskovými koly a odpružením Cantilever



Dvouválcová stopětadvacítka je dnes uložena v depozitáři soukromé sbírky

V Hradci Králové byla zahájena i stavba nejsilnějšího motocyklu Ahra, dvoudobé dvouválcové dvěstěpadesátky. Nebyla ovšem konstruktérem Rathouským dokončena.

Vedle Havrdy a Rathouského startoval s Ahrou 125 také Vlastimil Grejcar z Hradce Králové, to už ale bylo v závěru historie značky. Naposledy stroj startoval v roce 1984. Celkem byly postaveny čtyři stroje.

V roce 2011 byl v hradecké dílně dokončen po čtyřletém vývoji první český speciální motor pro třídu supermono s označením Ahra 800 TOHC. Nový kapalinou chlazený čtyřdobý jednoválec Ahra ($\varnothing 110 \times 84$ mm, objem 796 cm³) s šestistupňovou převodovkou měl nezvyklé uspořádání tří sacích kanálů a tří samostatných vstřikovacích jednotek vlastní výroby. Počáteční výkon motoru vybaveného elektrotechnikou přeloučské firmy Ignitech, s. r. o., se pohyboval na hranici 67,7 kW (92 k). Motor Ahra 800 TOHC byl zabudován do rámu Mali.



Detail nového čtyřdobého jednoválce Ahra 800 TOHC

Přehled nejúspěšnějších výsledků

50 cm ³			
25. 5. 1969	Hořice	1. (Zbyněk Havrda)	MR (6)
22. 6. 1969	Karviná	6. (Zbyněk Havrda)	MR
7. 6. 1970	Gottwaldov	1. (Zbyněk Havrda)	MR (2)
23. 8. 1970	Ostrava	1. (Zbyněk Havrda)	MR
23. 5. 1971	Nové Mesto n. Váhom	1. (Zbyněk Havrda)	MR (1)
6. 6. 1971	Litomyšl	2. (Zbyněk Havrda)	MR
9. 7. 1971	Sachsenring	9. (Zbyněk Havrda)	MS (21)
18. 7. 1971	Brno	5. (Zbyněk Havrda)	MS
5. 9. 1971	Písek	1. (Zbyněk Havrda)	MR
3. 10. 1971	Velké Meziříčí	3. (Zbyněk Havrda)	MR
28. 5. 1972	Hořice	2. (Zbyněk Havrda)	MR (2)
4. 6. 1972	Nové Mesto n. Váhom	1. (Zbyněk Havrda)	MR
18. 6. 1972	Rijeka	11. (Zbyněk Havrda)	MS (40)
11. 7. 1972	Sachsenring	10. (Zbyněk Havrda)	MS
13. 8. 1972	Prievidza	1. (Zbyněk Havrda)	MR
8. 10. 1972	Bratislava	2. (Zbyněk Havrda)	MR
15. 10. 1972	Nový Bor	2. (Zbyněk Havrda)	MR
13. 5. 1973	Dobruška	5. (Jan Barták)	MR (8)
27. 5. 1973	Hořice	4. (Václav Rathouský)	MR (7)
17. 6. 1973	Ústí nad Labem	4. (Jiří Šafránek)	MR (6)
1. 7. 1973	Nové Mesto n. Váhom	5. (Jan Barták)	MR
28. 8. 1973	Terlicko	3. (Jiří Šafránek)	MR
1. 5. 1974	Hlučín	2. (Miloslav Sedlák)	MR (5)
19. 5. 1974	Dobruška	8. (Václav Rathouský)	MR (14)
9. 6. 1974	Ústí nad Labem	3. (Miloslav Sedlák)	MR
21. 7. 1974	Nové Mesto n. Váhom	3. (Zbyněk Havrda)	MR (7)
28. 7. 1974	Žďár n. Sázavou	5. (Zbyněk Havrda)	MR
11. 5. 1975	Dobruška	2. (Jiří Šafránek)	MR (2)
1. 6. 1975	Znojmo	3. (Jiří Šafránek)	MR
15. 6. 1975	Ústí n. Labem	4. (Jiří Šafránek)	MR
21. 9. 1975	Velké Meziříčí	4. (Jiří Šafránek)	MR
30. 5. 1976	Hořice	5. (Jiří Šafránek)	MR (13)
4. 7. 1976	Žďár n. Sázavou	8. (Vladimír Samšeňák)	MR (16)
19. 9. 1976	Velké Meziříčí	10. (Miroslav Švorc)	MR (12)
26. 9. 1976	Jindřichův Hradec	7. (Miroslav Švorc)	MR
21. 8. 1977	Kopčany	6. (Miroslav Švorc)	MR (14)
11. 9. 1977	Jindřichův Hradec	7. (Miroslav Švorc)	MR
14. 5. 1978	Brno Bohunice	5. (Miroslav Švorc)	MR (9)
30. 7. 1978	Jindřichův Hradec	9. (Miroslav Švorc)	MR
8. 10. 1978	Hradec Králové	7. (Miroslav Švorc)	MR
15. 7. 1979	Kopčany	3. (Miroslav Švorc)	MR (8)
23. 9. 1979	Znojmo	4. (Miroslav Švorc)	MR
14. 10. 1979	Žďár nad Sázavou	8. (Vlastimil Grejcar)	MR (15)
6. 7. 1980	Nové Mesto n. Váhom	12. (Vlastimil Grejcar)	MR (19)
27. 7. 1980	Kopčany	11. (Vlastimil Grejcar)	MR
5. 10. 1980	Znojmo	11. (Vlastimil Grejcar)	MR
3. 5. 1981	Letohrad	8. (Vlastimil Grejcar)	MR (15)
8. 5. 1983	Městec Králové	6. (Miroslav Švorc)	MR (6)
22. 5. 1983	Hořice	8. (Vlastimil Grejcar)	MR (12)
26. 6. 1983	Letohrad	9. (Vlastimil Grejcar)	MR
3. 7. 1983	Malacky	2. (Miroslav Švorc)	MR
14. 8. 1983	Kopčany	4. (Miroslav Švorc)	MR
80 cm ³			
29. 4. 1984	Letohrad	9. (Karel Rathouský)	MR (13)
27. 5. 1984	Hořice	8. (Karel Rathouský)	MR
17. 6. 1984	Holíč	6. (Vlastimil Grejcar)	MR (9)
1. 7. 1984	Malacky	7. (Vlastimil Grejcar)	MR
15. 7. 1984	Kopčany	7. (Karel Rathouský)	MR
19. 8. 1984	Velké Meziříčí	5. (Karel Rathouský)	MR
26. 5. 1985	Letohrad	9. (Vlastimil Grejcar)	MR (9)
16. 6. 1985	Uherské Hradiště	10. (Vlastimil Grejcar)	MR
4. 8. 1985	Holíč	7. (Vlastimil Grejcar)	MR
8. 9. 1985	Kopčany	8. (Vlastimil Grejcar)	MR
6. 10. 1985	Jindřichův Hradec	5. (Vlastimil Grejcar)	MR
3. 5. 1986	Letohrad	8. (Vlastimil Grejcar)	MR (14)

22. 6. 1986	Most	6. (Karel Rathouský)	MR (7)
6. 7. 1986	Kopčany	5. (Karel Rathouský)	MR
20. 7. 1986	Jindřichův Hradec	4. (Karel Rathouský)	MR
9. 8. 1986	Holíč	5. (Karel Rathouský)	MR
7. 6. 1987	Kněžpole	4. (Karel Rathouský)	MR (10)
28. 6. 1987	Kopčany	5. (Karel Rathouský)	MR
25. 7. 1987	Brno	6. (Vlastimil Grejcar)	MR (12)
9. 8. 1987	Holíč	7. (Vlastimil Grejcar)	MR
29. 5. 1988	Hořice	6. (Karel Rathouský)	MR (7)
5. 6. 1988	Kněžpole	7. (Karel Rathouský)	MR
26. 6. 1988	Kopčany	4. (Karel Rathouský)	MR
21. 8. 1988	Banská Bystrica	5. (Vlastimil Grejcar)	MR (10)
25. 6. 1989	Kopčany	6. (Vlastimil Grejcar)	MR (11)
16. 7. 1989	Brno	5. (Karel Rathouský)	MR (6)
24. 9. 1989	Hranice na Moravě	6. (Karel Rathouský)	MR
27. 5. 1990	Hořice	7. (Karel Rathouský)	MR (5)
15. 7. 1990	Kopčany	5. (Karel Rathouský)	MR
12. 8. 1990	Brno	3. (Karel Rathouský)	MR
23. 9. 1990	Hranice na Moravě	5. (Karel Rathouský)	MR
26. 5. 1991	Hořice	5. (Vlastimil Grejcar)	MR (11)
18. 8. 1991	Brno	5. (Karel Rathouský)	MR (8)
26. 4. 1992	Brno	8. (Vlastimil Grejcar)	MR (10)
17. 5. 1992	Městec Králové	6. (Karel Rathouský)	MR (7)
19. 7. 1992	Most	3. (Karel Rathouský)	MR
26. 7. 1992	Kopčany	5. (Vlastimil Grejcar)	MR
125 cm ³			
22. 6. 1969	Karviná	6. (Václav Rathouský)	MR (6)
10. 8. 1969	Velké Meziříčí	6. (Václav Rathouský)	MR
21. 9. 1969	Písek	2. (Václav Rathouský)	MR
5. 10. 1969	Ostrava	7. (Václav Rathouský)	MR
7. 6. 1970	Gottwaldov	9. (Václav Rathouský)	MR (17)
27. 9. 1970	Písek	1. (Zbyněk Havrda)	MR (1)
6. 6. 1971	Litomyšl	1. (Václav Rathouský)	MR (2)
5. 9. 1971	Písek	2. (Václav Rathouský)	MR
3. 10. 1971	Velké Meziříčí	3. (Václav Rathouský)	MR
1. 7. 1972	Jičín	2. (Václav Rathouský)	MR (6)
19. 8. 1972	Terlicko	5. (Václav Rathouský)	MR
3. 6. 1973	Klatovy	2. (Zbyněk Havrda)	MR (8)
24. 6. 1973	Jičín	7. (Václav Rathouský)	MR (13)
9. 9. 1973	Písek	9. (Václav Rathouský)	MR
21. 4. 1974	Písek	4. (Václav Rathouský)	MR (12)
26. 5. 1974	Hořice	2. (Zbyněk Havrda)	MR (2)
28. 7. 1974	Žďár nad Sázavou	3. (Zbyněk Havrda)	MR
11. 8. 1974	Česká Třebová	2. (Zbyněk Havrda)	MR
29. 9. 1974	Velké Meziříčí	3. (Zbyněk Havrda)	MR
27. 7. 1975	Žďár nad Sázavou	6. (Václav Rathouský)	MR (11)
21. 9. 1975	Velké Meziříčí	9. (Václav Rathouský)	MR
4. 7. 1976	Žďár nad Sázavou	12. (Václav Rathouský)	MR (20)
19. 9. 1976	Velké Meziříčí	12. (Václav Rathouský)	MR
26. 9. 1976	Jindřichův Hradec	11. (Václav Rathouský)	MR
17. 7. 1977	Nové Mesto n. Váhom	7. (Václav Rathouský)	MR (14)
2. 7. 1978	Kopčany	11. (Václav Rathouský)	MR (20)
7. 10. 1979	Hradec Králové	11. (Václav Rathouský)	MR (15)
14. 10. 1979	Žďár nad Sázavou	13. (Václav Rathouský)	MR
6. 7. 1980	Nové Mesto n. Váhom	11. (Vlastimil Grejcar)	MR (23)
5. 10. 1980	Znojmo	15. (Vlastimil Grejcar)	MR
13. 9. 1981	Znojmo	10. (Václav Rathouský)	MR (15)
4. 10. 1981	Praha	9. (Václav Rathouský)	MR
18. 7. 1982	Městec Králové	10. (Václav Rathouský)	MR (14)

BLATA



Pavel Blata

A handwritten signature of Pavel Blata, written in a stylized, cursive script. The signature is located below the printed name and is set against a dark background.

**Euforie nemusí být vždycky společníci zaručující cestu
k vysněnému cíli. Některá úskalí na cestě k výsledku ani ona někdy
nedokáže zdolat. V blanenské Blatě o tom dnes už ví.**

Hned na začátku třetího tisíciletí byly u nás po dlouhých letech pústu prezentovány snahy hned dvou značek, snažících se o postavení dalších českých silničních závodních motocyklů. Byly to ústeckoorlická firma FGR a značka Blata z moravského Blanska.

Zatímco projekt FGR doznal svého naplnění a dodnes žije, záměr společnosti Blata ve svém dokončení naplněn nebyl. Navzdory tomu ho lze zařadit do historie výboje českého silničního závodního motocyklu.

Také Pavel Blata (* 11. dubna 1956) nemá, podobně jako většina představovaných, problém s tím, že by nepoznal kouzlo jízdy na závodním motocyklu, ale také napětí a dramatické okamžiky. Rodák z Brna, žijící v Blansku, si jako tovární jezdec Považských strojů dokonce vyzkoušel i tvrdou zkoušku plnou záludností – Mezinárodní motocyklovou šestidenní.

V závěru osmdesátých let minulého století se začal zabývat myšlenkou výroby vlastních motocyklů, která prakticky záhy přešla v založení společnosti Blata, s. r. o. Mladý jihomoravský podnikatel se zaměřil na výrobu malých motocyklů. Začátky jejich výroby byly vskutku prozaické. V malé garáži rodinného domu byla postavena 50kusová série malých motorek, minibiků, která krátce poté odstartovala závody tzv. Blata Cupu pořádané na speciálních



okruzích. Už v roce 1997 se tovární tým Blata zúčastnil mezinárodních závodů, následně byly v expandujícím sídle společnosti vyvinuty nové motory pro kategorie scooter a minibike, přičemž nový motor pro minibiky umožnil značce získat dva tituly mistrů Evropy. Po dalším posílení vývojové a technologické kapacity dosáhl mimořádného komerčního výsledku nový produkt minibike Origami, a to především na závodech v USA.

I proto jako blesk z čistého nebe zapůsobila v polovině roku 2004 informace s nádechem senzace, že značka Blata bude spolupracovat s renomovaným britským týmem WCM Petera Clifforda. Výsledkem tohoto společenství měl být vstup naší značky do nejprestižnější kubatury mistrovství světa silničních motocyklů, tedy třídy MotoGP. Zbrusu nový stroj impozantní konstrukce s vidlicovým šestiválcem měl být představen veřejnosti už při brněnském srpnovém podniku mistrovství světa 2005.

Šestiválcová motorizace nového motocyklu Blata odpovídala technickým předpisům FIM a byla v souladu s minimální povolenou hmotností 155 kg, kterou měla být kompenzována jednodušší cesta k získání vysokého výkonu motoru. Jen pro představu si připomeňme, že motor s nejvyšším počtem válců v té době představoval vidlicový čtyřdobý pětiválec Honda RC 211V. A tak nový motocykl Blata V6 měl pohánět kapalinou chlazený napříč uložený čtyřdobý šestiválec se vstřikováním paliva, se čtyřventilovou technikou na válec, vidlicovým uspořádáním válců a dvojitým, převody poháněným horním vačkovým hřídelem. Objem válců byl 900 cm³ (pozn.: v souladu s předpisy FIM). Navržena byla šestistupňová převodovka, primární převod ozubenými koly Vaz s čelním ozubením, suchá lamelová třecí spojka STM a pohon zadní nápravy řetězem Vaz. Jak se poměrně záhy ukázalo, výroba motoru a jeho komponentů, navzdory možnostem nejmodernějších technologií, narážela postupně na mnoho komplikací, které zpomalovaly časové představy o dokončení prvního českého motocyklu třídy MotoGP. Svůj vývoj zaznamenal i podvozek. Původní představu rámu z ocelových trubek vystřídal samonosný rám z hliníkových plechů a mohutná zadní vidlice, samostatně odpružená a umožňující všestranné nastavení geometrie řízení, rozvoru a světlé výšky. Jediný tlumič Öhlins měl



Čelní pohled na první český stroj třídy MotoGP



Pavel Blata po boku prototypu šestiválce Blata V6



Detail mohutného ramena zadní vidlice



Oboustranný pohled na nejnovější model Ultima W 50 s nastavitelnou charakteristikou podvozku, vlastními kotoučovými brzdami i dalšími komponenty a designem Ing. Hanuše

umožnit odpružení s proměnlivou tuhostí. Na přední teleskopické vidlici Öhlins $\varnothing$ 43 mm upside down měla být montována čtyřpístková kotoučová brzda Brembo $\varnothing$ 320 mm s uhlíkovými kotouči, vzadu dvoupístkové brzdy s ocelovým kotoučem $\varnothing$ 220 mm. Montována měla být 16,5" paprsková kola PVM a palivová nádrž o objemu 22 l. Hmotnost stroje Blata V6 činila 155 kg, rozvor 1460 mm, celková délka 2070 mm.

V roce 2005 ale celý projekt padl. V pozadí byly některé neuzavřené smluvní vztahy s dodavateli jednotlivých komponentů, sešlo tedy z testování i představení motocyklu u nás v Brně. Ještě před tím ale Clifford přihlásil tým do soutěže značek pod jménem Blata. Tak se nakonec stalo, že jméno české značky najdeme ve výsledcích šampionátu 2005, nasbírala 13 bodů a v MS značek obsadila šesté místo. Jezdci týmu – Ital Franco Battaini a Brit James Ellison – ale nestartovali na našem motocyklu, ale na řadovém čtyřválcí postaveném ve Velké Británii.

Firma Blata se soustředila na výrobu motocyklových minibiků. Do chvíle, kdy světové trhy zaplavily jejich čínské plagiáty, směřovala v této kategorii velmi vysoko. Stačila mimo jiné podat ruku několika začínajícím mladičkým závodníkům, dnes startujícím v nejvyšších světových závodech (L. Pešek, K. Abrahám), měla svůj tovární tým, ale sbírala i nejvyšší ocenění za vynikající výrobek i design, které získala za typ Minibike Origami v roce 2003. Podíl na tomto ocenění měl i dvorní designér Ing. Stanislav Hanuš. Dnes se v Blansku vedle nejnovějšího modelu Ultima W 50 vyrábí i motorová koloběžka Blatino W, čtyřkolka Midiquadard i velice slušivá stopětadvacítká motard, resp. enduro.



Kapalinou chlazený jednoválec Blata 50 v detailu