

Obsah

Úvod	13
ACE	17
Adler	18
Adler RS 250	20
Aermacchi	20
Aeros	22
Aiglon	22
AJS	23
AJS S8 z roku 1931	26
AJS 500 V Four	27
AJS 500 cm ³ (rok 1928)	27
A.J.W.	30
Allegro	30
Arco	31
Ardie	31
Ardie 250 OHV	32
Ardie RBK 505 z roku 1935	32
Ardie 99 (rok 1939)	34
Ariel	34
Ariel Square Four	34
Aristos	38
Ascott Pullin	39
Austro-Motorette	39
AWO	40
Barry	41
BD a Praga BD	41
Bekamo	44
Benelli	45
Bezděz	46

BMW	47
BMW typ R2	52
Motocykl R12	52
BMW R20 (200 cm ³)	52
Typ R23	53
BMW R35	53
BMW R75	55
Böhme	56
Brennabor	56
Bridgestone	57
Brough Superior	58
Motocykl „Old Bill“	58
Brough Superior 996 cm ³ z roku 1938	60
BSA	61
Jednoválec BSA SV 493 cm ³	63
BSA 350 OHV z roku 1936	67
Calthorpe	69
Cleveland	70
Condor	70
Csepel	71
Čechie (Böhmerland)	72
Čechie 350	73
ČZ	76
ČZ 100 rok 1938	78
ČZ 250 Tourist 1937	79
ČZ 500 „Vatikán“ (rok 1938)	81
ČZ 350 cm ³ Tourist 1939	81
ČZ 125 Bt 1949	82
ČZ 125 „Stereo“ rok 1950	83
ČZ 150C, rok 1951	83
ČZ-Walter 250, rok 1952	83
ČZ 125 2x OHC, typ 852, rok 1954	85
ČZ-Walter 350, rok 1954	85
ČZ 250 2x OHC, rok 1956	86
ČZ 150C-MV rikša	87

ČZ 250 2x OHC, rok 1959	87
Čezeta 501, rok 1958, „ČAS“	89
Čezeta 502, rok 1961	89
DaW-Köhler	90
Delta	90
Diamant	91
DKW	92
DKW 250 z roku 1926	95
DKW SB 200, rok 1937	96
DKW RT 100, rok 1938	97
DKW SS 250 (Super Sport)	97
Dnepr	98
Douglas	99
D-RAD	99
D.S.H.	100
Ducati	100
Ducati 125 Sport, rok 1959	101
Escol	103
Es-ka	103
ESO	104
Excelsior (USA)	105
Excelsior Super X 750	106
Excelsior (GB)	106
Feilbach Limited	107
Flying Merkel	107
FN	107
FN model M 67, rok 1926	108
FN model M 67C z roku 1928	109
Francis-Barnett	112
Garabello	113
Gilera	113
Gilera Saturno	115
Gillet	115
Gnôme-Rhône	116
Model 500 z roku 1928	117

Grizzly	117
Häglund	118
Harley-Davidson	119
Special sport solo – typ H 1 000 (rok 1928)	120
Harley-Davidson 350 cm ³ – 345 cm ³ (ř 73 x 82,5 mm) SV	122
Harley-Davidson 750 (r. v. 1930)	124
Harley-Davidson 74 (r. v. 1932)	125
Harley-Davidson WLD 1 200 (r. v. 1935)	126
Henderson	127
Hercules	127
Hercules 350 OHV rok 1935	128
Hildebrand & Wolfmüller	128
Honda	129
Horex	132
Husqvarna	135
Indian	137
Indian Scout z roku 1927	139
Indian Prince, rok 1928	142
Indian Chief, rok 1930	143
Indian Sport Four typ 437, rok 1937	145
Indian Chief 74“, rok 1942 (1206 cm ³ , 26 k při 3 200 ot./min)	145
IŽ	146
JAC	147
James	149
JAP	150
Jaw	150
Jawa	151
Jawa 175, rok 1932	155
Jawa 350 SV, rok 1934	158
Jawa 350 OHV, rok 1935	159
Jawa 100 Robot (r. v. 1937)	160
Jawa 175 Speciál z roku 1936	161
Jawa 250 Speciál z roku 1938	161
Jawa 250 Duplex-Blok rok 1938	163
Jawa-Ogar 350 (r. v. 1948)	165

Jawa 350-rikša, rok 1948	165
Jawa 500 2x OHC, rok 1953	170
Jawa Pionýr	170
Jawa-Pionýr typ 05 (r. v. 1962)	172
Jawa 250 OHC (r. v. 1958)	172
Jawa 250 2x OHC	173
Jawa 350 2x OHC	174
Jawetta Standard (r. v. 1959)	174
Jawetta-Sport (r. v. 1960)	174
Jawa DT 500 typ 890	175
Junak	178
Kawasaki	180
Killinger & Freund	180
Krupp	181
Krieger-Gnädig	182
Laurin & Klement	183
Laurin & Klement „Slavia“ typ „L“ 1902–1908	184
Motocykl typ „B“	185
Turistický typ CC	189
Turistický a polozávodní typ „CCD“	189
Typ „CCR“ z roku 1904	190
Levis	192
Lilac	192
Linser (Zeus)	194
Manet	195
Mars	196
MAT	196
Matchless	197
Matchless TT z roku 1914	199
Mauser	200
McEvoy	200
Megola	201
Méray	204
Miele	205
Militaire	206

Montgomery	207
Morini	208
Motoconfort	210
Motosacoche	210
Moto Guzzi	211
Moto Guzzi 250-Monza (r. v. 1934)	214
Typ Dondolino 498,4 cm ³ OHV	214
MV-Agusta	216
MZ	217
Neander	219
Ner-a-Car	219
New Henley	221
New Hudson	221
New Imperial	223
Nimbus	223
Norton	225
Norton BS „Old Miracle“, rok 1912	225
Norton Model 18, rok 1927	226
Norton International 40, rok 1936	226
Norton Manx M30 z roku 1947	227
Norton ES 2, rok 1960	228
NSU	229
NSU 501 TS z roku 1930	231
NSU Motosulm 1931	233
NSU 500 SS, rok 1933	233
NSU SSR 350 z roku 1937	233
NSU 100 cm ³ Quick (r. v. 1938)	234
NSU 251 OSL z roku 1938	235
NSU 601 OSL (r. v. 1938)	237
NSU 100 cm ³ Pony z roku 1939	237
O.D.	241
OEC	241
Ogar	242
Ogar 250 model Elán, rok 1939	243
Ogar 250 model 1946	244

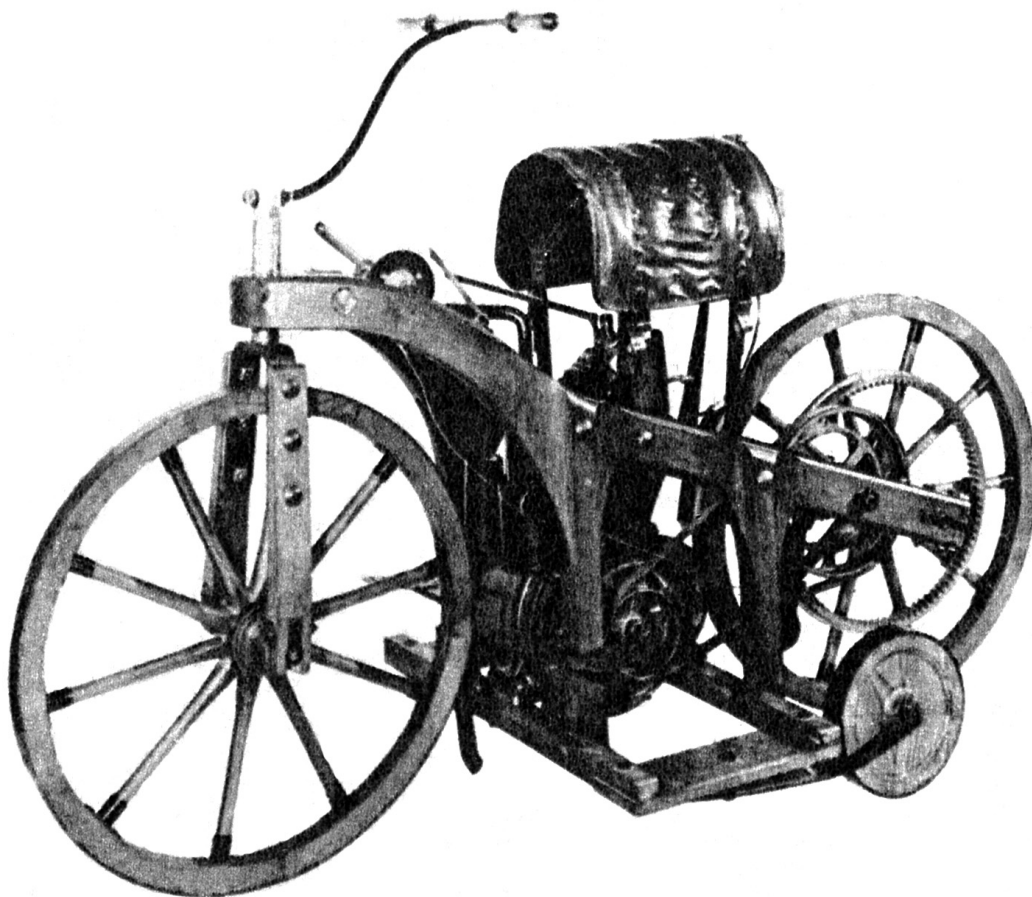
Ogar 350 OHC, rok 1946	244
Opel	244
Orion	246
Orion 3 HP 1905	247
Orion 350, rok 1923	248
Oruk	248
Pannonia	250
Panther	251
Pawa – Per	251
Poustka	252
Praga	253
Praga 350, rok 1933	253
Premier	254
Puch	258
RMW	262
Royal Enfield	262
Rudge	263
Model Dirt Track Special 500	266
Model „Ulster Grand Prix“ 500	266
Model „Speciál“ 500	267
Model 350	267
Model 250 OHV	267
Model 250 SV	267
Model „Ulster“ (roce 1930)	267
Model „Speciál“	267
Motory 350 cm ³ (rok 1930)	267
Cestovní model „Speciál“ 500	268
Model 350 OHV	268
Model „Ulster“ Grand Prix 500	268
Model „Speciál“ (cestovní)	271
Model „Ulster“	271
Model „Dirt Track“ (závodní stroj pro plochou dráhu)	272
Model 250 cm ³	272
Model 350 cm ³ Tourist Trophy Replica (závodní stroj)	272
Model 500 cm ³ Tourist Trophy Replica (závodní stroj)	272
Model 350 cm ³ (rok 1932)	278

Model Speciál 500 cm ³	279
Model Ulster 500 cm ³	279
Model 250 cm ³	279
Model 250 cm ³ Tourist Trophy Replica	279
Modely 350 a 500 Tourist Trophy Replica	279
Model Ulster 500 z roku 1934	281
Rulliers	285
Ruppe	285
Saroléa	286
Typ 23M z roku 1926	287
Schüttoff	288
Scott	289
Scott Squirrel 596 cm ³	290
SHL	291
Simson	292
Simson RS 350	292
Sokol	294
Standard	294
Sunbeam	296
Suzuki	300
Terrot	302
Typ HST 350 SV	302
Typ HSSL z roku 1929	302
Torpedo	304
Triumph	304
Trump	310
Velocette	311
Typ KSS 350	312
Victoria	312
Typ KR 3 z roku 1924	312
Vincent HRD	314
Walter	317
Walter 750 (rok 1922)	318
Walter 500 (rok 1926) – prototyp	320
Wanderer	322
Werner	324

Werner-MAG	324
Windhoff	325
Wooler	327
Württembergia	329
Yamaha	330
Zehnder	332
Zenith	332
Zündapp	332
Typ K 800	337
Rejstřík	341
Nabídka odborné literatury	349
Příloha	357

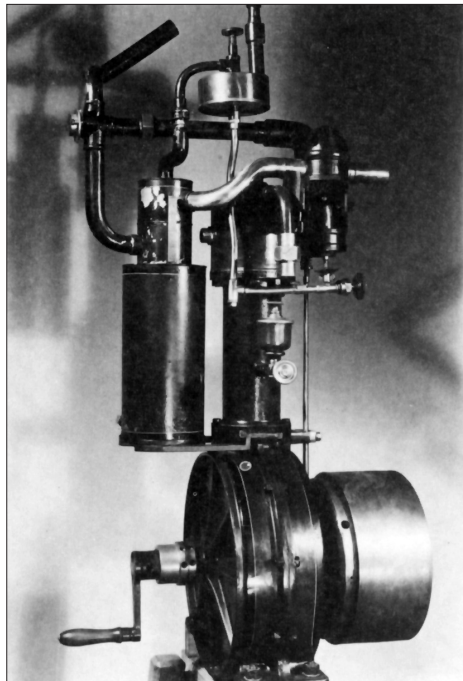
Úvod

Na jaře roku 1885 se v německém lázeňském městečku Cannstatt nedaleko Stuttgartu poprvé rozběhl stroj s dřevěným rámem, poháněný spalovacím motorem (na obrázku). Stvořil ho Gottlieb Daimler a na patentním úřadě ho 29. 8. 1885 nazval „vozidlo s plynovým nebo benzinovým motorem“. Stroj se uváděl do pohybu pákou, která napínala plochý řemen vedoucí k soukolí zadního kola (jakási převodovka se stálým mechanickým převodem). Motor se startoval klikou a stroj dosahoval rychlosti běžícího chodce. V téže době se v Anglii začaly vyrábět velocipedy se stejným průměrem kol (předtím jen tzv. vysoké velocipedy) a řetězovým převodem na zadní kolo, tzv. rovery.



Daimlerova konstrukce se stále považuje za první motocykl. Motor je dodnes umístěn mezi koly, pohon zadního kola a řízení předního kola se též uplatňuje i na dnešních motocyklech. Nevyjímaje to, že jezdec sedí mezi koly. Údajně prvním „motocyklistou“, řidičem na tomto stroji, byl Daimlerův sedmnáctiletý syn Pavel, který najezdil po zahradě i okolí domu 3 km. Avšak jisté je, že první jízdu na cestě s tímto strojem vyzkoušel Daimlerův spolupracovník a konstruktér Wilhelm Maybach dne 10. 11. 1885 na cestě z Cannstattu do Untertürkheimu a zpět.

Stroj byl poháněn čtyřtaktním jednoválcem Daimlerovy konstrukce s objemem 264 cm³ (ø 58 x 100 mm) a výkonem 0,5 k při 700 ot/min. Motor byl vzduchem chlazený – ventilátorem na klikové hřídeli, odkud byl proud vzduchu vedený do dvojitého pláště válce. Tento motor byl schopen nastartovat po přípravě, která trvala jen jednu minutu. Brzdou byl, tak jak to bylo zvykem u kočárů, dřevěný špalík přímo na kování zadního kola. Stroj měl váhu 90 kg a dosahoval rychlosti 12 až 18 km/h.



Motor původního motocyklu Daimler z roku 1885

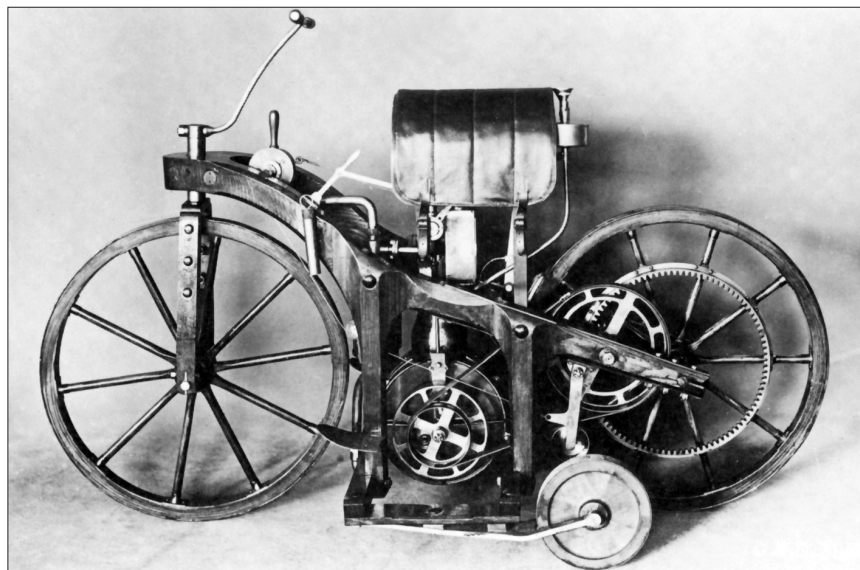
Daimlerův motor z roku 1897 byl montován do kočárů. Směs byla zapálena měděnou žárovou trubicou ohřívanou plamenem z benzínu, což bylo dost riskantní. Karburátor byl jednoduchý, rozprašovací. Čtyřtaktní ventillový rozvod IOE (tzv. F hlavou), sací ventil byl samočinný (otvíraný pod tlakem vznikajícím při nasávání motoru) a výfukový ovládaný zespod vačkou přes soustavu ramen. Motor byl stejné konstrukce jako z roku 1885, avšak chlazený vodou s termickým oběhem (nenuceným).

Po uvedení Daimlerova motocyklu uběhlo deset let, než Hildebrand a Wolfmüller začali v Mnichově sériově vyrábět svůj Motorrad a bratři Wernerovi v Paříži úspěšně prodávat lehké motorizované bicykly. Zanedlouho k nim přibýly i motocykly Slavia mladoboleslavských podnikatelů Laurina a Klementa a další české značky: Walter, Torpedo, Orion, Linser a jiné. Do první světové války se o prvenství ve výrobě motocyklů dělily Německo a Francie, po ní se motocyklovou velmocí stala Velká Británie.

Ve dvacátých letech se zdokonalila technika motocyklů: řemenový pohon nahradil téměř výlučně řetěz, byly zavedeny tří- a čtyřstupňové převodovky, špalíkové brzdy vystřídaly účinnější bubnové a brzdu dostalo i přední

kolo, zdokonalené zapalování přineslo i elektrické osvětlení, i když zpočátku jen za příplatek. Pneumatiky byly odolnější vůči defektům na nekvalitních vozovkách, motory byly lépe odhlučňené a neznečisťovaly tolik jezdce a okolí. Vyšší kvalité motocyklů a jejich příznivějším cenám prospěla tovární výroba s přesnými obráběcími stroji a dokonalejší technologií. Meziválečné období bylo skutečně zlatým věkem motocyklů a naše kniha představuje nejpozoruhodnější konstrukce té doby.

Ve Velké Británii se těšily oblibě dvoudobé motory (Villiers) určené pro lidové motocykly i výkonné čtyřtaky s rozvodem SV, OHV a OHC firem AJS, Ariel, Brough-Superior, BSA, Douglas, JAP, Matchless, New Hudson, Norton, Royal Enfield, Rudge-Whitworth, Triumph, Velocette a jiných. Největšími producenty byli začátkem 30. let Ariel a BSA s týdenní výrobou okolo tisíce kusů.



Replika Daimlerova Reitwagenu z roku 1907. Originál byl zničen při požáru dílny

Jinde v Evropě byla situace podobná. Německo se proslavilo značkami BMW, DKW, NSU, Opel, Victoria, Wanderer a Zündapp, které ovlivnily konstrukci motocyklů v mnohých zahraničních firmách. Itálie se věnovala více sportovním strojům, značky Aermacchi, Benelli, Gilera, Moto Guzzi, MV Agusta a jiné dlouhé roky dominovaly v rychlostních závodech. Kvalitní motocykly ve Francii vyráběl už od počátku 20. století Peugeot i Terrot, později k nim přibyl Gnôme-Rhône. Z Belgie je třeba vzpomenout FN a Saroléu, ze Švýcarska Motosacoche a Condor, ze Švédska Husqvarnu a z Rakouska Puch – vše značky, které v meziválečném období a zčásti i po roce 1945 byly pojmem. U nás doma trh brzy ovládly značky Jawa a ČZ a dařilo se i Čechii, BD, Prage, Ogaru a po válce Manetu a sportovnímu Esu. Z amerického kontinentu se z množství typických konstrukcí (ACE, Cleveland, Henderson, Militor) v polovině minulého století zachovaly v podstatě jen dvě značky, Harley-Davidson a Indian, které byly známé i v mnoha evropských zemích.

Po druhé světové válce motocyklový průmysl kvetl a nestačil uspokojovat požadavky lidí, kteří toužili po vlastním motorovém vozidle. Vzniklo mnoho značek, které však ve druhé polovině 50. let stejně rychle zanikly, když se zájem zákazníků obrátil na automobily. Pociťovali to hlavně výrobci motocyklů vyšších kubatur, které se cenově přiblížily menším osobním autům. Relativně dobře na tom byly mopedy a skútry, které sloužily k rychlé a levné přepravě v přeplněných městech.

Přesně opačná byla situace v Japonsku. Jejich motocyklový průmysl začal vznikat až po druhé světové válce a ještě dalších 10–15 let se japonské motocykly nápadně podobaly různým svým evropským vzorům. Okolo roku 1960 se první japonské stroje (Bridgestone, Honda, Lilac, Suzuki, Yamaha) dostaly do USA a Evropy, kde v nižších kubaturách – od 50 do 250 cm³ – zaujaly mnoho potenciálních zákazníků kvalitním dílenským zpracováním, moderním designem, povrchovou úpravou a dokonalou funkcí všech agregátů. Výkonné dvou- a čtyřdobé motory překvapovaly nízkou spotřebou a nenáročnou údržbou. Japonský motocyklový průmysl způsobil zánik mnohých evropských, hlavně britských, francouzských a německých firem, na druhé straně urychlil technický vývoj a zkvalitnil výrobu motocyklů. Dá se říct, že nástup japonských strojů uzavřel éru „klasických motocyklů“, kterým je věnovaná tato publikace.

Autor