

Marcel Malypetr



# Československé sajdkáry retro

historie, vývoj, rozdělení, jízda



**Marcel Malypetr**

# **Československé sajdkáry**

**historie, vývoj, rozdělení, jízda**

**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 **tretně stíháno**.

**Marcel Malypetr**

## **Československé sajdkáry**

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

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

jako svou 4444. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 172

První vydání, Praha 2011

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2011

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2011

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

ISBN 978-80-247-3663-1 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7480-0 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a. s. 2012

# Obsah

1 Úvod .....	7	JAC .....	65	6 Velorex .....	93
2 Vznik sajdkáru.....	13	Jawa.....	66	Jak to začalo .....	93
3 Rozdělení .....	19	Jessy .....	66	Typová řada 560/561 ...	97
Podle podvozků .....	19	KBM .....	66	Typová řada 562.....	110
Podle karosení.....	24	Kobras .....	66	Typová řada 700.....	118
4 Trochu teorie.....	33	Laurin & Klement.....	66	Typová řada 565.....	122
Geometrie podvozku .....	33	MC .....	67	Typová řada 563.....	126
Legislativa .....	39	Motex .....	68	Montáž sajdkáru .....	129
5 Československé		Orion.....	71		
sajdkáry .....	43	Plicka .....	73	7 Současnost	
Aero .....	45	Praga.....	73	a budoucnost .....	135
Avion.....	48	Premier.....	74	Kluby.....	136
B. A. F.....	48	Procházka.....	77	Firmy .....	137
BD.....	48	Růžička.....	78	Sport .....	145
Čechie-Böhmerland .....	49	„S“ .....	78	Přívěsy .....	146
ČZ .....	51	Smrčka .....	79	... a budoucnost?.....	149
Druzeta .....	53	Tachecí.....	79		
ERA .....	55	TAP .....	81	8 Jízda se sajdkárem	151
Favorit.....	58	Tatra .....	86	9 Závěr .....	159
Fousek .....	63	Tlustoš .....	87	10 Barevná příloha.....	165
Grus .....	64	Torpédo .....	88		
Chorovský .....	64	Trnka .....	88		
Itar .....	64	Tůma .....	88		
		Velorex.....	90		
		VOA .....	90		
				Použitá literatura .....	171
				Poděkování .....	172



# 1

## Úvod

---

Postranní vozíky k motocyklům čili sajdkáry jsou takovou zajímavou kategorií vozidel. Kdysi byly pro určitou skupinu motoristů východiskem z otázky, jak dopravit víc osob, než kolik se jich vejde na sólo motocykl, za menší peníze než autem. Dnes už jsou v našich končinách převážně jen hobby záležitostí a rozdělují motorářskou veřejnost na ty, kteří sajdkáry milují, a ty, kteří je nemohou vystát, nechápou, jak s nimi může někdo jezdit, považují je za něco, co u motocyklu překáží a jim samotným by bránilo v zatáčce dřít kolenem o vozovku. Doufám, že vy čtenáři patříte do té první skupiny.

V dnešní době už není moc značek motocyklů, které by dodávaly přímo ze svých továren motocykly se sajdkáry. Většinou je to otázka montáže sajdkáru od specializované firmy. Jednou z firem, která dodává motocykly se sajdkárem, je firma Ural, která má i své zastoupení u nás. Právě od jejich dovozce jsem slyšel dvě velice zajímavá hesla týkající se sajdkárů.

1. Motocykl bez sajdkáru je nekompletní!
2. Pokud má jet na motocyklu více osob než jedna, musí být připojen sajdkár!

Na toto druhé heslo si vzpomenu vždy, kdy kolem mě projede silniční motorka s vysoko posazenou skrčenou spolujezdkyní, která tam nahoře opravdu demonstruje známé české pořekadlo „sedí jako vosy na bonbónu“. Víte, jak se sedí v sajdkáru pohodlně?

Hned v úvodu se vám ale musím přiznat k tomu, že nejsem vyznavačem sportovní, agresivní nebo motocykl ničící jízdy se sajdkárem. Nemám rád jízdu po dvou kolech, nemám rád brody nebo jízdu „přes spojku“ v těžkém terénu, tak mi vy vyznavači těchto adrenalinových možností využití sajdkáru promiňte, že tyto vlastnosti sajdkárů nebudu v knize nijak oslavovat ani doporučovat.

Možná je to efektní, když Louis de Funes jako četník ze Saint Tropez je vezen v sajdkáru jeptiškou, která při bláznivé jízdě urazí u sajdkáru kolo, takže jedou jen po dvou kolech u motocyklu, ale myslím, že pokud takto jezdíte a pokud by motocykl mohl mluvit, nepochválil by vás. Kdyby měl nohu, asi by vás nakopl. Ale ve filmu je to pochopitelné, tam se hraje na efekt. Nedivme se proto, že třeba i v seriálu Kobra 11 vidíme policisty pronásledující zločince na motocyklu se sajdkárem, a když potřebují projet úzkými dveřmi, přeseďne spolujezdec ze sajdkáru na tandem motocyklu a řidič jedním pohybem ruky vyndá zvláčku, čímž odpojí za jízdy sajdkár a oni pokračují nerušeně na motocyklu sólo (!!!). Divák jáásá, je nadšen a plátí.

Už trochu méně chápu, když redaktor jednoho našeho motorkářského časopisu testuje motocykl Jawa 650 s Vellorem a jako vrchol svého testu předvádí jízdu po dvou kolech se spolujezdcem v sajdkáru, jezdí smykem po plochodrážním oválu nebo se asi pokouší o rychlostní rekord v jízdě po dvou kolech za běžného provozu. Myslím, že zrovna toto spojení motocyklu se sajdkárem není pro tyto „dětinské“ kousky vhodné a taky nevíš, jestli někdo, kdo si zakoupí toto vozidlo v hodnotě přes 200 tis. Kč bude zkoušet jeho vlastnosti a výdrž na plochodrážním stadionu.

Tak tyto extravagance od této knihy, prosím, nečekejte. Budeme se držet při zemi, a to se sajdkáry i obrazně, a budeme se sajdkárům věnovat z toho reálného pohledu běžného uživatele popř. veteránisty, který si svůj sajdkár hýčká stejně jako motocykl.

Koupil jsem kdysi jednu takovou soupravu, kde měl sajdkár najeto výrazně méně kilometrů než motocykl, ke kterému byl připojen, protože předchozí majitel často sajdkár „šetřil“ jízdou po dvou kolech. A ten motocykl měl prodřený přední brzdový štít od brzdového bubnu,

jak bylo uložení předního kola extrémně axiálně namáháno. Motocykl už montáží sajdkáru dostane pořádně zabrat a jízda po dvou kolech je pro něj opravdu za hranicemi konstruktéry uvažovaného namáhání. Zkuste se třeba zamyslet nad tím, jak moc se změní maximální váha soupravy oproti motocyklu sólo, když k Jawě Pérák připojíte sajdkár Motex s celkovou povolenou váhou 208 kg. O kolik procent se celková váha zvýší?

Třeba se mnou někteří z vás nesouhlasí, třeba je pro vás motocykl spotřebním zbožím a jízdy se sajdkárem adrenalinovým povyražením. Tak vám samozřejmě nemohu ve vašem koníčku a počínání bránit, jen mohu doporučit tyto aktivity provozovat mimo běžný silniční provoz. Do kritické situace se se sajdkárem dostanete, aniž byste chtěli. Já se svými motocykly i sajdkáry rád vycházím „po dobrém“ a hlavně považuji za zbytečné si k běžné údržbě strojů, která je nejen finančně, ale i časově náročná, přidávat ještě jako bonus další zbytečné práce a výměny dílů kvůli několika „efektním“ kaskadérským výkonům popř. po naprosto zbytečném brodění kousek vedle mostu.

Ve své první knize „Skútr Čezeta“ jsem se vám čtenářům přiznal k tomu, že všem těmto mým sběratelským a spisovatelským aktivitám předcházela láska na první pohled z mládí, kterou se stala Čezeta s Druzetou. A právě od druzety už je to jen krůček k sajdkárům všeobecně, takže jediným logickým a možným vyústěním těchto popsaných skutečností je tato druhá kniha.

Jak vyplývá z jejího názvu, měla by se přednostně zabývat sajdkáry československé výroby, ale snad nebude vadit, když si pro určité příklady konstrukčních řešení zase odskočíme někam do zahraničí. S postupem času ale také stále víc a víc brázdí naše domácí silnice dovozové sajdkáry značek Dněpr a Ural popř. jejich předchůdců. Snad proto neuškodí, když i o nich padne v knize nějaké to slůvko. Ale teď už bych vám rád přiblížil tuto knihu trochu podrobněji.





- ▶ Prvořadým důvodem vzniku sajdkárů byla doprava osob, k jeho výrobě byl používán dostupný košíkářský materiál a přitom musel být schopen dopravit celou rodinu. Vážený výraz řidiče svědčí o náročnosti ovládnání soupravy.
- ▶ Když může sajdkár vozit lidi, může také vozit náklad, a tak nákladní sajdkáry se staly velice populární a pod heslem „čím silnější motocykl, tím větší bedna“ bylo možno potkat na silnicích roztodivné soupravy.
- ▶ Ovšem nebyli bychom to ani my lidé, abychom nedokázali také ze sajdkárů udělat bojová vozidla, dostatečně rychlá, s dobrou průchodivostí terénem a poměrně velkou palebnou silou v případě montáže kulometu.



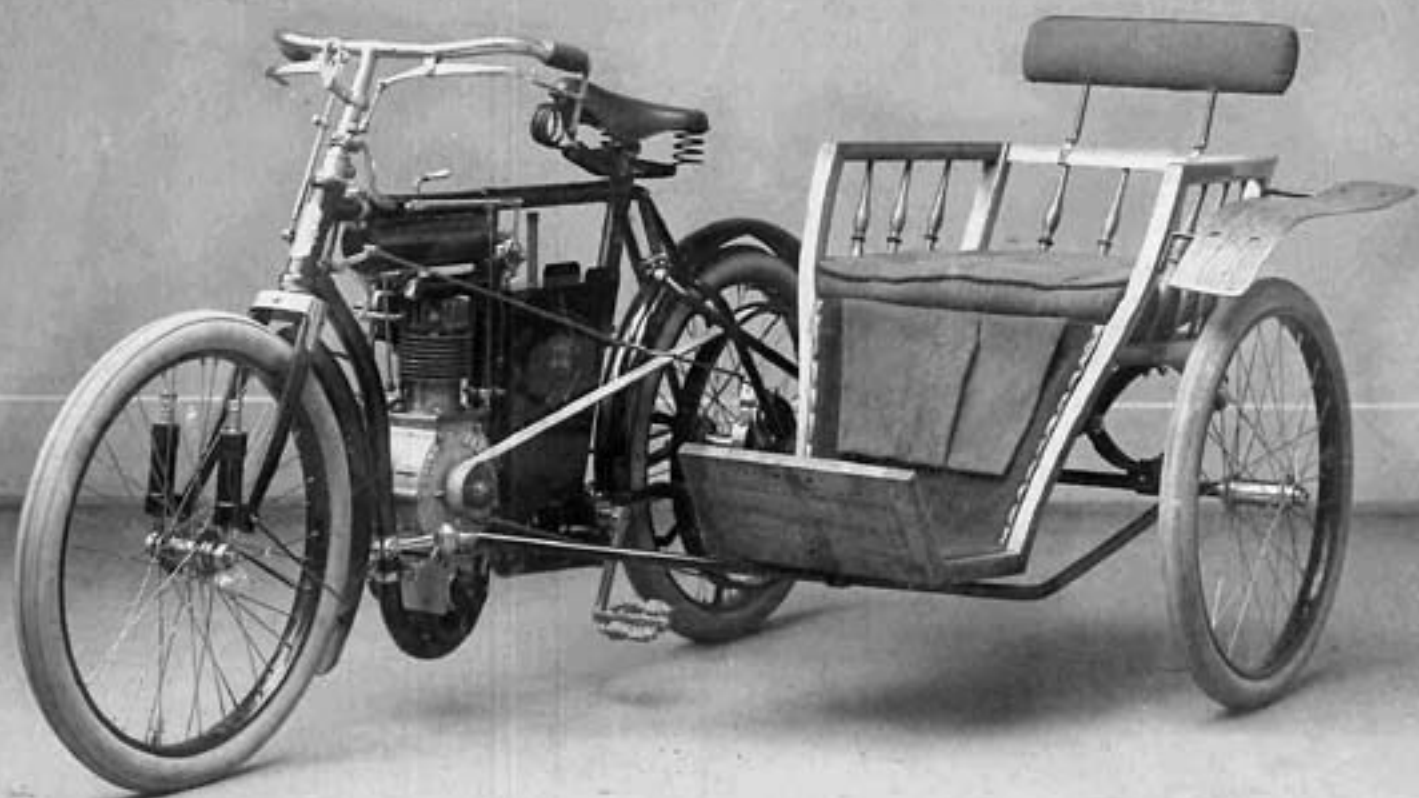


Takže nejdříve se podíváme tak trochu na prapůvod vzniku sajdkárů, na jejich konstrukci, přidáme k tomu trochu teorie a přehled kategorií sajdkárů, abychom si v tom udělali pořádek, i když, jak uvidíte, není to vůbec jednoduché. V další kapitole už to bude přehled československých sajdkárů podle abecedního pořadí výrobců, zahrnující více než stoleté období jejich výroby. Největšímu našemu výrobcu sajdkárů Velorexu (dnes Velorexportu) budeme věnovat také jednu celou kapitolu. Určitě neuškodí ani pár řádků o specifických jízdních vlastnostech těchto krásných souprav, trochu se zamyslet nad „sajdkáristem“ v českých zemích v současné době a nepatrně nahlédnout do budoucnosti. A zbývá nám pár slov na závěr a také nějaké ty barevné obrázky, aby sajdkáry chytly za srdce i ty, kteří ještě váhají. Snad ještě na vysvětlenou k názvu knihy „Československé sajdkáry“. Převážná většina sajdkárů popisovaných v knize pochází z období Československa, proto si myslím, že tento název knize plně přísluší.



- ◀ V dnešní době se už prakticky v soudobém filmu se sajdkárem nesetkáme. A tak můžeme být rádi, když se nějaký ten sajdkár objeví aspoň ve více či méně úspěšném televizním seriálu odehrávajícím se v minulosti.
- ▶ A jak něco jezdilo, tak hned přišli sportovní milovníci s nápadem začít s tím závodit. Závod sajdkárů se zpočátku promítaly do všech motocyklových disciplín a samozřejmě, že závody na okruzích byly jedny z nejméně atraktivních.





# 2

## Vznik sajdkáru

---

Čím začít? Asi názvem. Sajdkár nebo jen krátce sajdkar (popř. sajdkára nebo zkráceně sajda) je vlastně fonetický překlad původního anglického slova „Sidecar“, které se běžně u nás v dřívějších dobách používalo. Doslovný překlad je ovšem v tomto případě „postranní vozík“, což asi tento druh vozidla nejlépe charakterizuje a toto označení je taky používáno v oficiálních dokumentech (zákony, vyhlášky, průkazy apod.). Dříve se velice často a zcela běžně užívalo pojmenování „motocykl s lodkou“, což určitě pramenilo z tvaru sajdkárů hlavně v meziválečném období. Ovšem nejenom lodkám byl sajdkár podobný, mohli jsme se setkat také např. s přezdívkou dřeváček, střevíček nebo pantoflíček, někdy i s přívlastkem „holandský“. Kromě těchto názvů se používala i pojmenování jako vozíček, kočárek nebo i drožka. Spolujezdci v sajdkáru se říkávalo „průvodčí“.

V technickém popisu nového sajdkáru firmy Kobras mě zaujal jeho název „boční návěsný vozík“. Tady bych viděl analogii s názvoslovím „zadních“ přívěsných resp. návěsných vozíků k motocyklům. Ve své minulé knize o skútrech jsem se těmto vozíčkům také trochu věnoval. Známý vozík PAV 40 je vozík návěsný, protože vlastně

potřebuje tahač, na který se navěsí a spočívá na něm částí své váhy. To je obdoba sajdkáru. Zatímco dvoukolový vozík Motex je přívěsný vozík, protože potřebuje tahač jen jako zdroj síly, ale nespočívá na něm svoji vahou. Takže tento nově vzniklý název má také určité své logické opodstatnění.

Ještě se podívejme přes hranice k našim německým sousedům. Tam je oficiální název sajdkárů „Seitenwagen“, což je analogie původního anglického slova, ovšem velice často je používáno označení „Motorrad-Gespann“, což by se asi nejlépe přeložilo jak motocyklové „spřežení“. Já myslím, že my pro potřeby této knihy vystačíme s tím naším sajdkárem a že snad tím žádné jazykovědce neurazím ani nenadzvednu ze židlí.

Jak toto vozidlo vlastně vzniklo? Samozřejmě ze zcela praktických důvodů, a to zvýšit užitnou hodnotu motocyklu ve prospěch přepravy další osoby nebo třeba nákladu. Je třeba si uvědomit, že dnešní běžné dvojседlo u motocyklu bylo v tehdejší době pro dámy zcela nepoužitelné, protože ve svých dlouhých našasených



a mnohdy několikavrstvých sukních nemohly na sedle za řídičem sedět. A ještě ke všemu konstrukce prvních motocyklových ráků vycházela z konstrukce kol, takže rámy byly poměrně slabé, a k tomu navíc běžel pod spolujezdcem celkem nebezpečně řemen k zadní velké řemenici. Zkoušely se různé varianty jako např. typ CD tzv. tandem (podobný dnešnímu dvoukolu) nebo sedačka nad předním kolem motocyklu, ale žádná z těchto variant zřejmě nikdy nevstoupila do síně slávy.

Další možností pro převoz spolujezce byl závěsný dvoukolový vozík za motocyklem, jehož praktické využití si však vzhledem k prašnosti tehdejších vozovek, rozstřiku oleje a kouřivosti motorů snad ani neumím představit. Tento vozík vymyslel Francouz Didiere, který svoji myšlenku propagoval úvodní jízdou z Trouville do Paříže za 9 hodin. Rozhodně bych ale tím spolujezdcem nechtěl být. Vozík byl připojen k motocyklu speciální spojkou na podsedadlovém rámu motocyklu.

Jednou z dalších možností byla tříkolka nazývaná jako vozík předvěsný, kdy zadní část vozidla byla shodná s motocyklem a místo přední vidlice byla dvoukolová konstrukce se sedlem pro spolujezce. Jejím vynálezcem byl opět Francouz jménem Chenard. Nevýhodou byl špatný výhled řídiče, kterému ve výhledu bránila hlava spolujezce, a to v tehdejší době nebyla hlava v helmě, ale hlava dámy s bohatým účesem a širokým kloboukem ozdobeným vším možným. A nejen to, dámy svými širokými a dlouhými sukněmi značně bránily proudění vzduchu nutnému k chlazení motorů. Další nevýhodou byla značná zranitelnost spolujezce při nehodě, který tvořil prakticky nárazovou plochu vozidla a který vlastně, řečeno dnešní terminologií, tvořil deformační zónu vozidla. Výhodou ovšem byla možnost komunikace se spolujezdcem během cesty a také jeho ochrana před prachem. U firmy L&K se tento předvěsný vozík doporučoval pro typy BZ, L a CC.

Tato konstrukce se později uplatnila hlavně u nákladních tříkolek (i u jízdních kol) pro rozvoz zboží po městech. Pro příklad si připomeňme, že se tato konstrukce objevila ještě v 50. letech minulého století u firmy ČZ, jako možná varianta nákladní tříkolky (do výroby se však dostala Čezeta 505 s klasickým uspořádáním, tzn., s řídičem vpředu a ložným prostorem za ním, která byla zkonstruovaná na základě skútru Čezeta 502).

V roce 1903 se nejnovějším druhem vozíku stal vozík přívěsný při boku motocyklu, čili sajdkár. Tento nový typ vozíku měl stejné výhody jako vozík předvěsný. Přestože se celá souprava stala excentrickou a bylo třeba řízením eliminovat síly táhnoucí soupravu na jednu stranu, přesto bylo řízení jednodušší než u vozíku předvěsného. Tento objev si nechala ve stejném roce patentovat firma Kless & Plessing ve Štýrském Hradci. Ta dokonce vybavovala svoje sajdkáry jakousi rozjezdovou pákou, kterou spolujezdec pomáhal při rozjezdu řídiči, během jízdy bylo rozjezdové zařízení odpojeno. Potěšitelné ale je to, že u myšlenky posadit spolujezce vedle sebe do postranního vozíku, byla hned od počátku naše mladoboleslavská firma Laurin & Klement, která byla na začátku minulého století velice úspěšným výrobcem motocyklů. Na tomto místě bych vás ještě rád upozornil na titulní obrázek této kapitoly. Vidíte na něm zřejmě první sajdkár vyrobený u nás, protože na něm použita dřevěná sedačka se soustruženými vzpěrami opěradla je shodná se sedačkou předcházejícího závěsného i předvěsného vozíku.

Toto období hledání optimálního řešení a následná výroba sajdkáru s proutěnými nebo polstrovanými křesly pro maximální pohodlí přepravovaných dam nebo vážených pánů, to bylo takové to pionýrské období motorismu, kdy se ještě asi ani moc nemluvalo o geometrii podvozku a podobných záležitostech. Tyto parametry

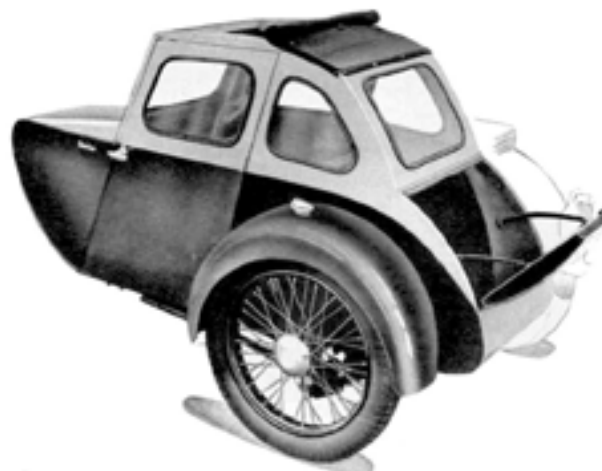
začaly nabývat na důležitosti se stoupajícími výkony a tím i rychlostí připojených motocyklů. Tomu se budeme věnovat později.

Sajdkár samozřejmě původně sloužil ke zvýšení přepravní kapacity motocyklu, vozil dámy, šéfy, ale také jako drožka pasažéry, a proto bylo nutno těmto spolu-



▲ Firma Laurin&Klement byla hned od počátku výroby motocyklů aktivní i při hledání vhodného sajdkáru. Přívěs však vzhledem ke kouřícímu výfuku a prachu ze silnice nebyl jistě ideálním řešením.

▲ Tak tady už je to o trochu lepší. Spolujezdec se zbavil dýmu i prachu ze silnice, ale řidič měl velice stížený výhled zvláště přes módní široký a vším možným ozdobený klobouk sličné spolujezdkyně.



- ◀ Sajdkár se však nebíral jen cestou osobní dopravy, ale samozřejmě také se musel stát pomocníkem živnostníků a drobných řemeslníků. Velikost přepravovaného nákladu byla závislá na výkonu motocyklu.
- ◀ Sajdkár byl velice módním i praktickým doplňkem motocyklu, který umožňoval jízdu na motocyklu i neřidičům, takže se v něm nechali velice rádi vozit jak důležití státní úředníci, tak i krásné dámy.
- ▲ Ve dvacátých letech minulého století už spolujezdcům nestačily proutěné sedačky bez jakékoliv ochrany před deštěm a nepohodou. Proto se konstruktéři snažili sajdkár co nejvíc přiblížit automobilu.



jezdcům vytvořit co nejkomfortnější prostředí. To samozřejmě vyžadovalo vylepšování konstrukce sajdkáru po všech stranách. Polstrování sedaček, pérování podvozku a taky zakryty prostoru pro posádku pro zamezení vlivu povětrnostních podmínek. Ve dvacátých a třicátých letech vznikalo mnoho značek sajdkárů, jejich výrobou se zabývaly i renomované firmy vyrábějící motocykly a ke svým strojům nabízely velké množství typů různých velikostí, hmotností, ale také rozdílného komfortu. Nezkušenost a tápání konstruktérů přinášely mnohdy bizarní tvary, které zanikly tak rychle, jak vznikaly. A nejenom tvary. V Anglii se např. objevila konstrukční zajímavost v podobě soupravy motocyklu se sajdkárem, kde řidič seděl v sajdkáru a volantem a příslušným převodem ovládal řídicí kolo motocyklu. Mohl být daleko lépe chráněn, téměř jako v automobilu, šířka soupravy se zmenšila kvůli chybějícím řídítkům a stupačkám na motocyklu, jenom se nám trochu vytratila ta základní vlastnost a tou byla větší obsaditelnost tohoto vozidla. A ještě bychom málem zapomněli na jednu důležitou vlastnost sajdkáru a tou byla jeho snadná odpojitelnost, takže řidič mohl motocykl využívat i pro jízdu sólo. Tato otázka je aktuální i dnes po více než 100 letech a já doufám, že se k tomu ještě vrátím. Sajdkár se postupně vylepšoval jak konstrukčně, materiálově, tak samozřejmě i z hlediska jízdních vlastností a sledoval svým řešením vývoj motocyklů i automobilů. Získal plně odpružené a tlumené kolo, účinnou brzdu, pohodlné sedlo nebo třeba dvojsedlo, ale také třeba

- ▶ Nápady konstruktérů šly tak daleko, že ve snaze zkonstruovat luxusní karosérii sajdkáru vymysleli místo automobilu skoro až autobus, který býval většinou dvoumístný, ale děti odvezl i víc.

ochranný oblouk jako ochranu spolujezdce při převrácení nebo v poslední době bezpečnostní pás. Kdybychom znali nejmodernější konstrukce sajdkárů, možná bychom už objevili airbag nebo systém ABS, které se už u motocyklů vyskytují, třeba se časem dočkáme nějaké formy ESP – tzn. stabilizačního systému, který bude jezdcе chránit proti problémům v zatáčkách.

Vraťme se ale do naší reality a podívejme se na naše sajdkáry, se kterými jezdíme a ještě asi nějaký čas jezdit budeme. Přece jenom ty špičkové konstrukce, které se ve světě objevují, jsou pro většinu fandů toužících po sajdkáru finančně nedostupné. Ceny luxusních zahraničních sajdkárů jsou v dnešní době vzhledem k nízkému počtu vyráběných kusů téměř srovnatelné s cenami motocyklů, takže taková stavba moderní soupravy motocykl + sajdkár dosahuje cenové úrovně automobilů střední třídy.





# 3

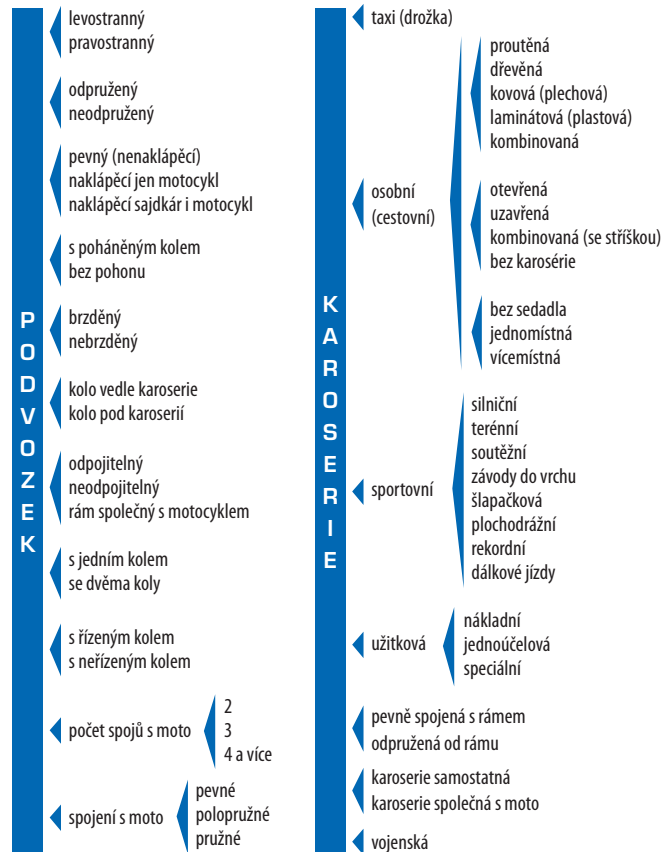
## Rozdělení

Nyní bych ještě chtěl udělat mezi sajdkáry trochu pořádek, a tak jsem se pokusil roztrždit sajdkáry podle určitých kategorií. Uvidíte sami, že to není vůbec jednoduché a že těch pohledů na to, jak sajdkáry dělit, je opravdu hodně.

Každé pořádné vozidlo má podvozek a karosérii a tady bychom asi měli s tím rozdělením do jednotlivých kategorií začít.

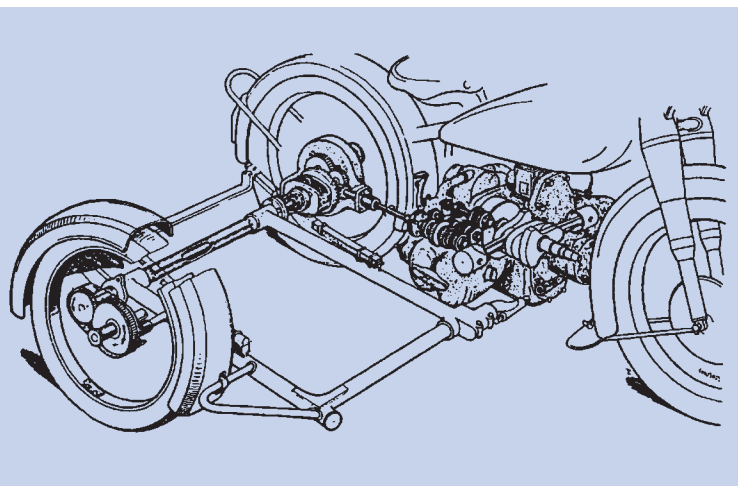
### Podle podvozků

U automobilů je volant buď vlevo nebo vpravo podle toho, jedná-li se o pravo- nebo levostranný provoz. Ten samozřejmě ovlivňuje i sajdkáry, které jsou buď pravostranné pro pravostranný provoz nebo naopak. Tady je jasné, že pokud je karosérie samostatná (bez blatníku) jako např. u Velorexu 560, je možno ji použít pro obě varianty, jen rám a blatník musí být zrcadlově převráceny. Pokud je karosérie s blatníkem spojená, musí být



pro obě strany montáže sajdkáru odlišná, což zvyšuje výrobní náklady (samozřejmě jen v případě, že výrobce uvažuje s exportem výrobků na trhy s opačným provozem). Podvozky jsou v každém případě zrcadlově převrácené a tedy i zcela odlišné. Toto píše jen pro případ, že by snad někoho napadlo předělat sajdkár na opačnou stranu, bylo by to velice složité.

Podvozek může být zcela neodpružen včetně karoserie, což se vyskytovalo u prvních strojů. Jízda byla samozřejmě dosti nepohodlná (zvláště po špatných silnicích) a jízdní vlastnosti taky žádná sláva. Je třeba si ovšem také uvědomit, že v minulosti byly motocykly s neodpruženým zadním kolem zcela běžné, a tak neodpružený sajdkár byl celkem samozřejmostí. V dobové literatuře můžete najít také např. polemiku o jízdních vlastnostech a rozdílnosti ve způsobu ovládání souprav, které se tehdy vyskytovaly v provozu:



- kolo motocyklu neodpružené, kolo sajdkáru neodpružené
- kolo motocyklu odpružené, kolo sajdkáru neodpružené
- kolo motocyklu neodpružené, kolo sajdkáru odpružené
- kolo motocyklu odpružené, kolo sajdkáru odpružené

Jako velké zlepšení pohodlí byly zkonstruovány odpružené karosérie, které byly většinou montovány na jakýsi pomocný rám a ten pak odpružen listovými pery od podvozku. Tady už byla jízda pro spolejezdce podstatně komfortnější, avšak díky velkým neodpruženým hmotám nebyly jízdní vlastnosti soupravy stále ještě optimální. Výrazného zlepšení jízdních vlastností bylo dosaženo až plně odpruženým kolem sajdkáru s použitím tlumiče pérování tak, jak ho známe ze současnosti.

Zastavme se tedy chvíli u vzpomínaného kola sajdkáru. Dříve bylo myslitelné jen použití jednoho kola, ale v dnešní době padl už i tento mýtus. Zvětšováním sajdkárů, které jsou i vícemístné a stále luxusnější, došlo i na druhé kolo, které může být dokonce i říditelné. Až se v kapitole o teorii sajdkáru budeme zabývat tzv. předsunutím (předběhem) kola sajdkáru, uvidíte, že toto předsunutí je jednak nutné a jednak způsobuje smyk kola sajdkáru v zatáčce a tím i zvýšené opotřebení pneumatiky. Tomu se dá zabránit právě říditelným kolem sajdkáru, v případě použití dvou kol za sebou, je řízení jednoho z nich prakticky nutností.

- ◀ Zřejmě válečné přípravy a nutnost překonávání terénních překážek stály u zrodu vynálezu poháněného kola sajdkáru. Na obrázku je složitý náhon používaný u značky BMW za použití dvou kardanů a redukcí v kolech.