

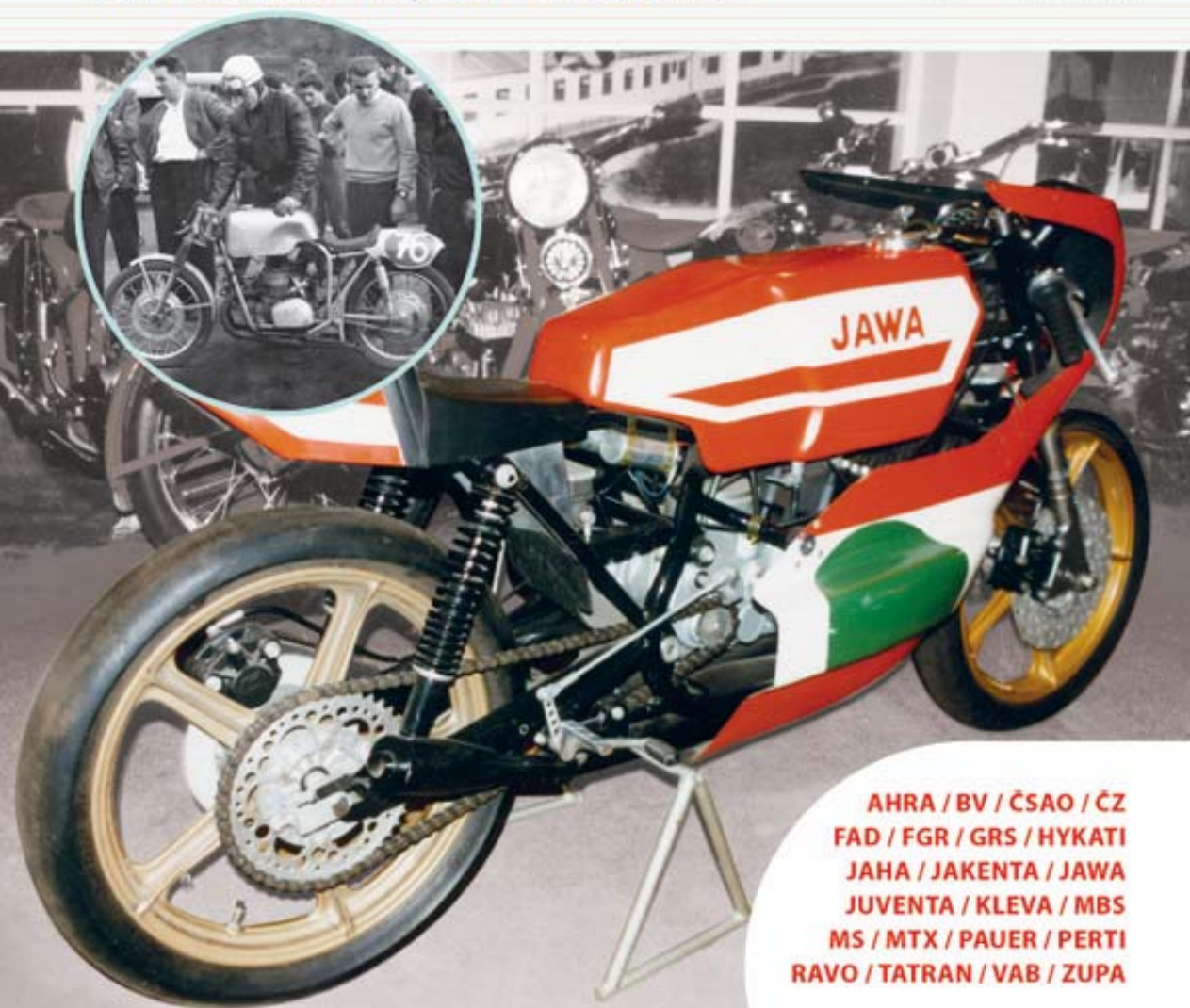
Jiří Wohlmuth

GRADA®

RYCHLÁ ŘÍDÍTKA

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

TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



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

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**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



RYCHLÁ ŘÍDÍTKA

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

Jiří Wohlmuth

Grada Publishing

PODĚKOVÁNÍ

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

Karlu Bouškovi, Jiřímu Círnfusovi, Jiřímu Franekovi, Bedřichu Fendrichovi, Doc. Ing. Stanislavu Gregorovi, Ph.D., Zbyňku Havrdovi, Kamilu Hrušeckému, Zdeňku Klimešovi, Zdeňku Kyselému, Miroslavu Labusovi, Hansi Maierovi, Janu Martofovi, Zdeno Metzkerovi, Mgr. Arnoštu Nezmeškalovi, Ing. Václavu Pauerovi, CSc., Hynku Pavlišovi, Pavlu Petráčkovi, Antonínu Plevákovi, Jindře Pučové, Ing. Františku Pudilovi (in memoriam), Ing. Ivanu Pudilovi, Václavu Rathouskému, Františku Sladkému, Bohumilu Stašovi, Jiřímu Stloukalovi, Ing. Zdeňku Tichému, Josefu a Luděku 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, Oldřichovi Prokopovi, majiteli soukromé sbírky Václavovi Svobodovi a redakci časopisu Automobil.

Jiří Wohlmuth

Rychlá říditka

Československé a české silniční závodní motocykly
Osudy konstruktérů, jezdců i jejich strojů

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 4143. publikaci

Odpovědný redaktor Michal Karas
Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák
Návrh a grafická úprava obálky Grafické studio Hozák
Počet stran 172
První vydání, Praha 2010
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2010

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

ISBN 978-80-247-3488-0 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-7497-8 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a.s. 2012

OBSAH

Úvod	7
AHRA • Václav Rathouský	8
BV • Josef Vichera, Luděk Vichera	18
ČSAO • Zbyněk Havrda	24
ČZ • Ing. František Pudil	28
FAD • František Dvořák	36
FGR • Miroslav Felgr	44
GRS • Doc. Ing. Stanislav Gregora, PhD.	50
HYKATI • Hynek Pavliš, Kamil Hrušecký, Tibor Hrušecký	56
JAHA • Antonín Plevák	60
JAKENTA • Zdeněk Kyselý	64
JAWA • Ing. Zdeněk Tichý	70
JUVENTA • Bedřich Fendrich	82
KLEVA • Josef Křížek	90
MBS • Bohumil Staša	96
MS • Miroslav Stružka	102
MTX • Jiří Stloukal	108
PAUER • Ing. Václav Pauer, CSc.	114
PERTI • Pavel Petráček	120
RAVO • Vlastimil Rain	126
TATRAN • Kolektiv Zdeno Nagyho	138
VAB • Bohuslav Vaňous	146
ZUPA • Pavel Zubatý	152
Závěr	158
Rejstřík	159
Fotografie, fotoarchivy, knihy	159
Barevná příloha	161

ÚVOD

Je to zajímavé, kolik nadšenců a potažmo i generací lákal 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.

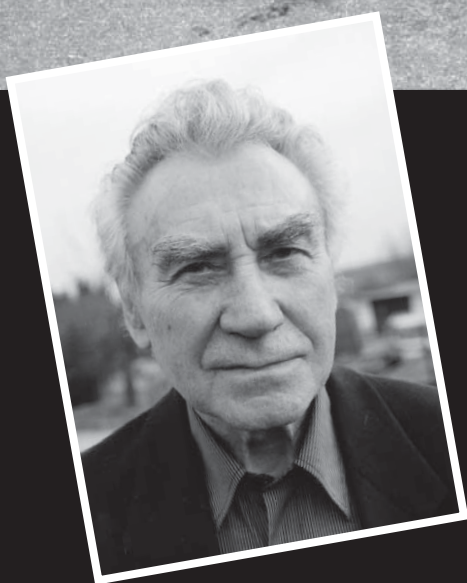
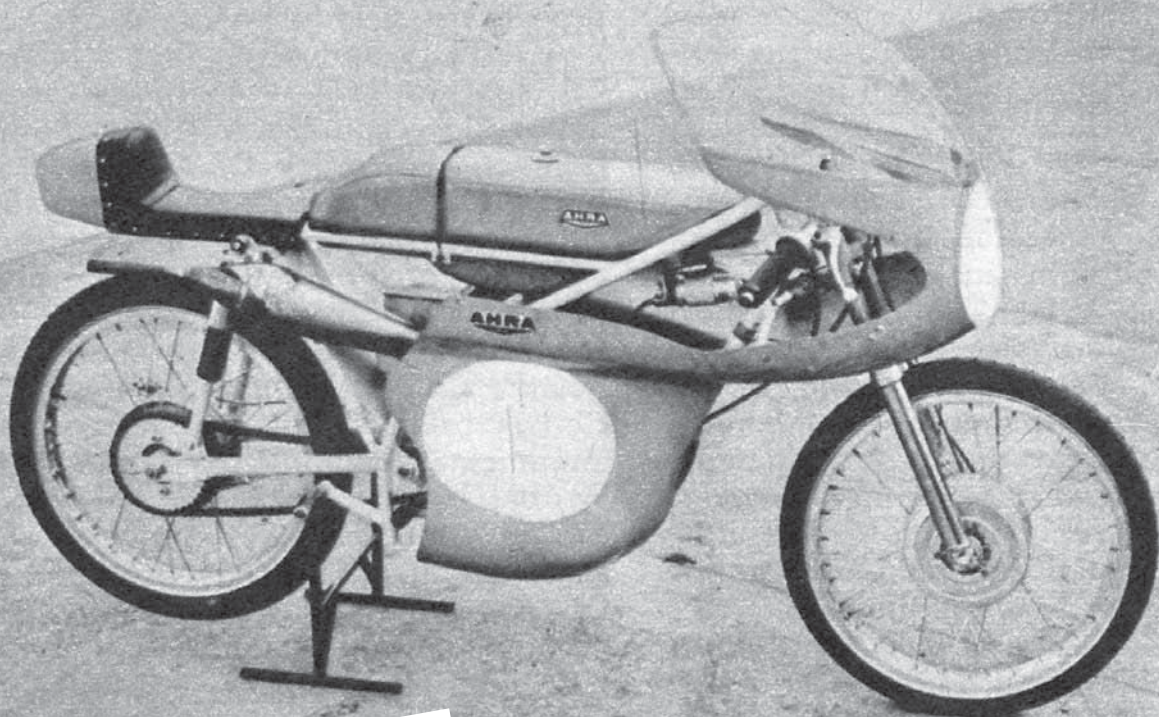
Pak nastal soumrak motocyklového závodění. Stále se zvyšující finanční nároky na stavbu závodních motocyklů i jisté politické uvolnění v dovozu zahraniční techniky znamenaly potvrzení toho, že nic netrvá věčně. A tak tato bezesporu zajímavá kapitola historie našeho závodění se svého konce dočkala v závěru 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 je 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. Otazníkem 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 ještě v zemi tak bohaté na zkušenosti se stavbou závodních motocyklů 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

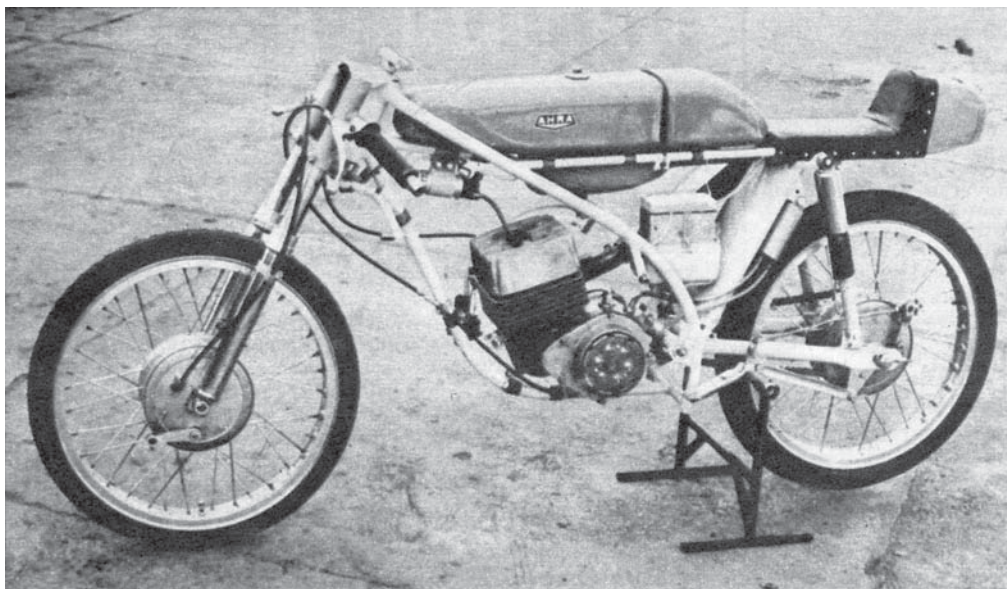
Některé z tehdejších dílen v Hradci Králové stojí dodnes. Zcela právem by na nich mohla být pamětní deska. Zde se narodil vůbec nejúspěšnější československý malolitrážní silniční závodní motocykl.

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.

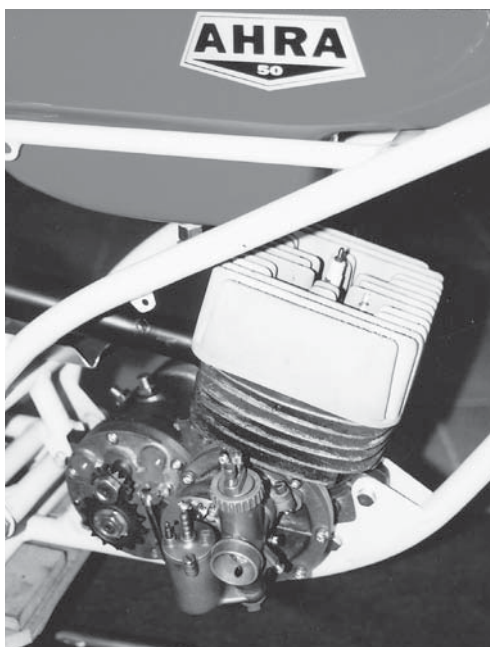
Ve východočeské metropoli se brzy seznámil s o osm let mladším motocyklovým nadšencem Zbyňkem Havrdou. Václav Rathouský, jako tehdejší zaměstnanec ČSAO Hradec Králové, se stal v roce 1968 díky pochopení ředitele Ing. Maixnera spolu se Zbyňkem Havrdou, Oldřichem Vlasákem a Jiřím Žohou členem divize vyrábějící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

Ještě před tím, o vánocích 1967, si závodník Havrda zkusí 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



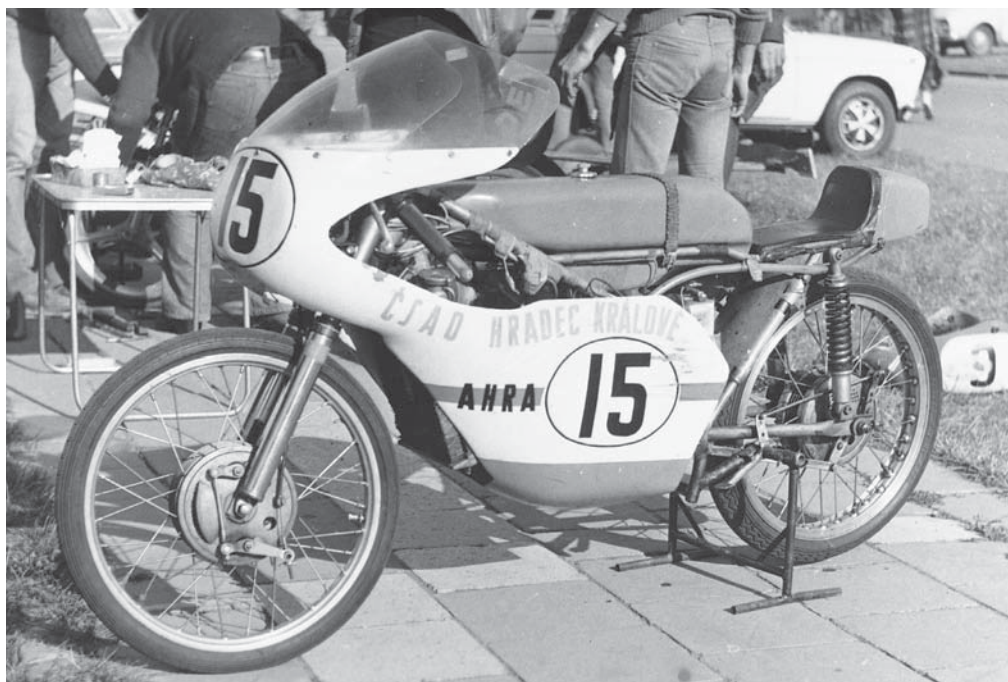
Detail vzduchem chlazeného jednoválce Ahra 50

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 spojku 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 dvojnáběžných 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 říditka 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.



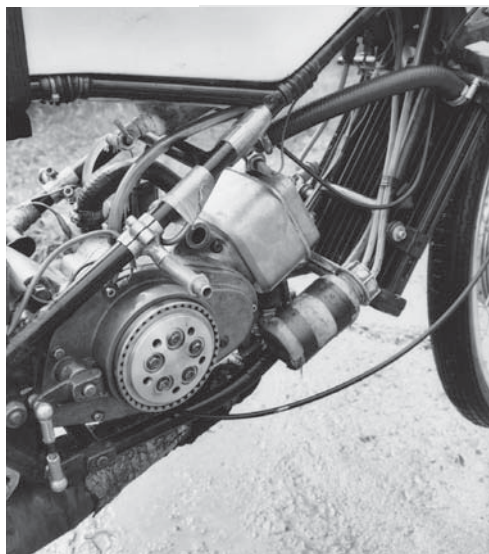
Konstruktér Václav Rathouský s vodou chlazenou padesátkou v roce 1971



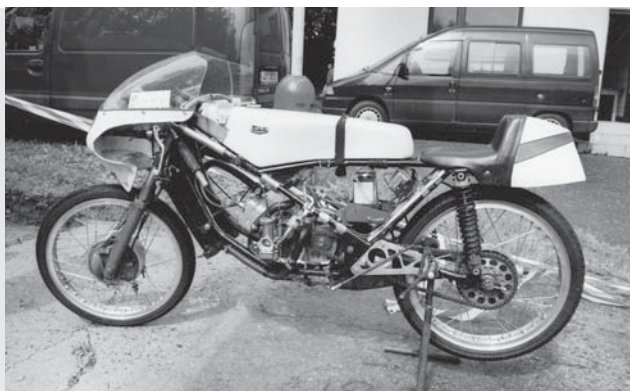
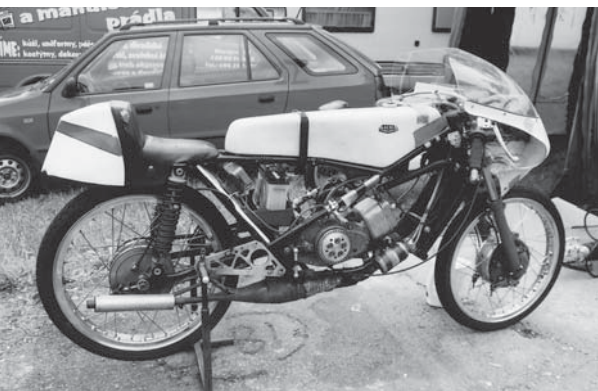
Padesátka Ahra v roce 1979



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



Oboustranný pohled na kapalinou chlazený motor jednoválce Ahra 50



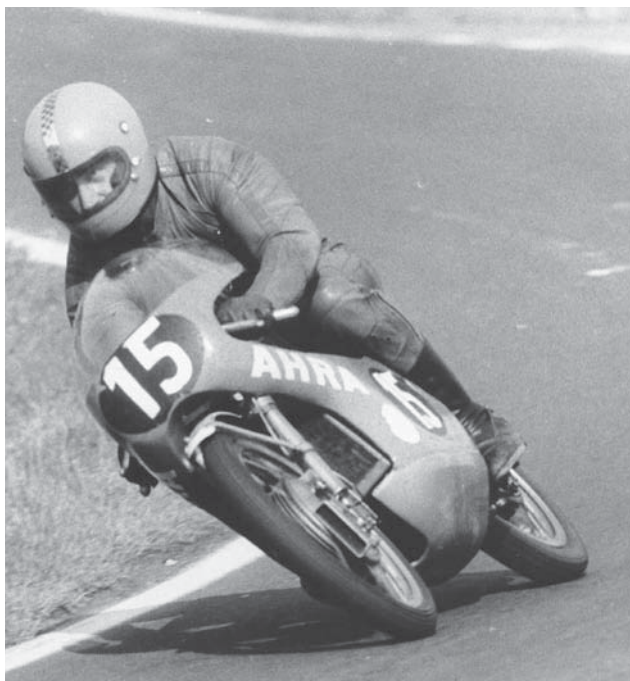
Oboustranný pohled na jednoválcovou padesátku Ahra (1972) po sejmutí kapotáže

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

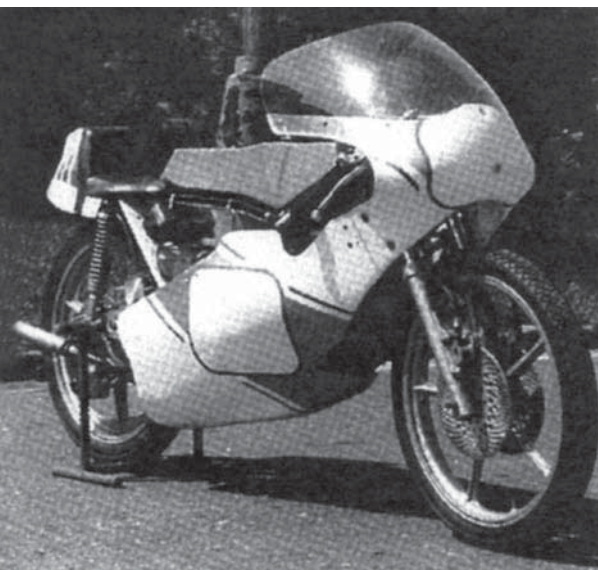
To už ale byla téměř rok po administrativním rozhodnutí činnost závodního oddělení zastavena. V té době byla na prknech konstruktéra Rathouského připravena Ahra 50 třetí generace s upraveným podvozkem, pozměněnou kapotáží, jiným karburátorem BVF 24 a vyšším výkonem na hranici 15 k (11,0 kW). Posledním 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. 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.

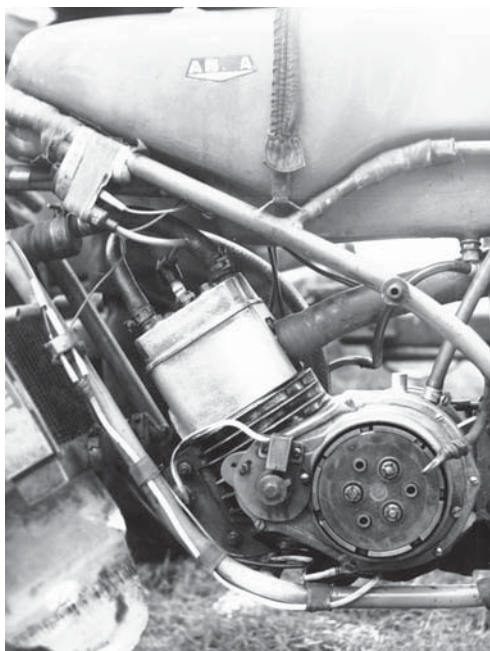
Rathouský jako tvůrce vůbec nejúspěšnějšího malolitrážního silničního závodního stroje domácí provenience stál postupně i u zrodu a stavby silnější jednoválcové sto-pěťadvacítky.



Václav Rathouský na Ahře 50 na trati hořického okruhu



Méně známá osmdesátka Ahra

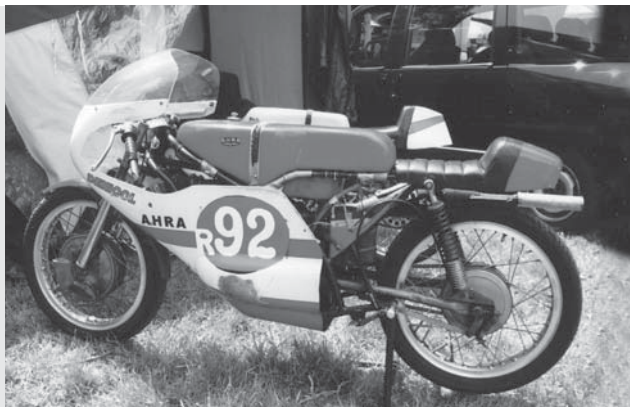


Kapalinou chlazený jednoválec Ahra 125 v detailu

Rokem 1969 se začala psát poslední kapitola královéhradeckých stopětadvacítek 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 stopětadvacítkou, 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 vidlice Ahra i nový rám z ocelových trubek kruhového průřezu, v němž vypružení zadní vidlice zajišťovala jediná pružící jednotka typu Cantilever.



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



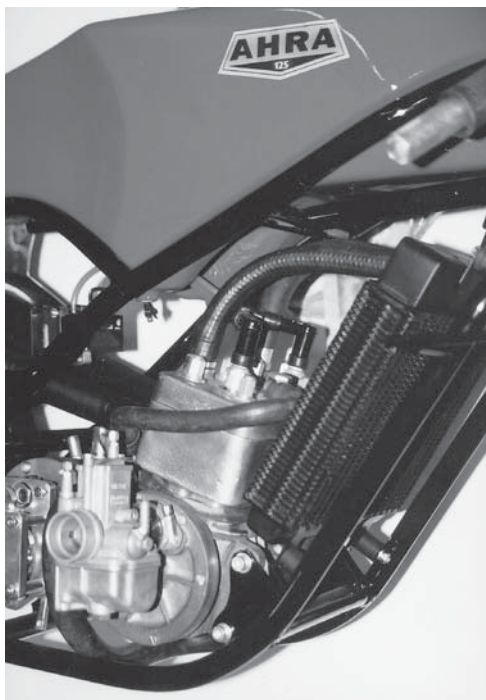
Poslední Ahra 125 s kotoučovými brzdami, paprskovými koly a odpružením Cantilever



Dvouválcová stopětadvacítká 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.

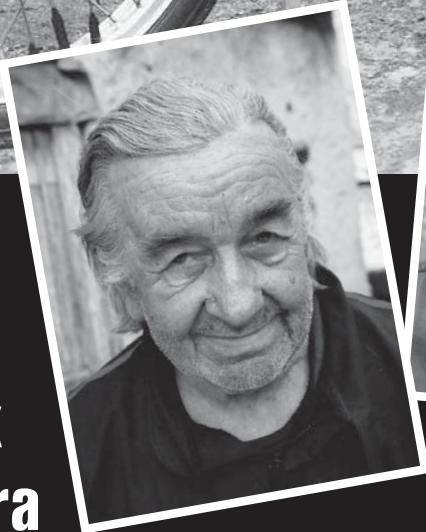
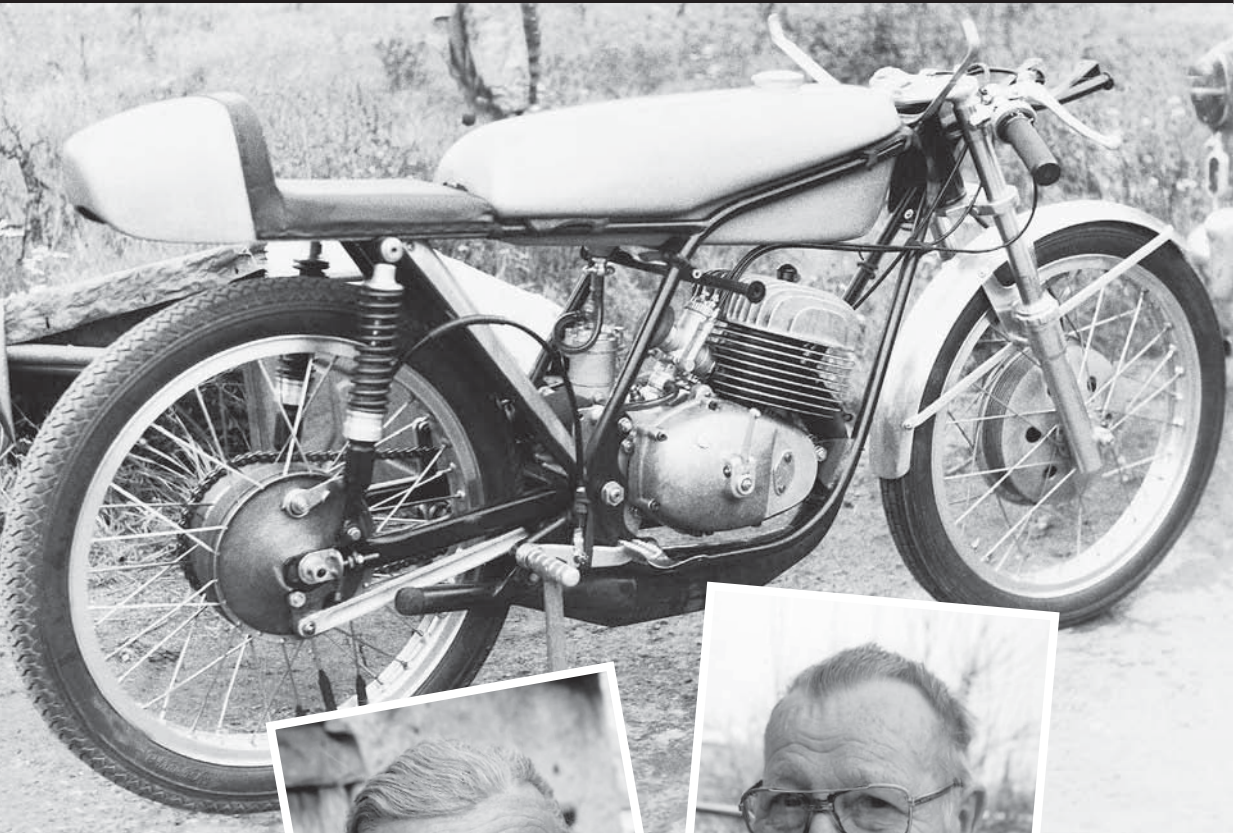


Dvoudobý kapalinou chlazený řadový dvouválec Ahra 125 v detailu

Přehled neúspěšnějších výsledků

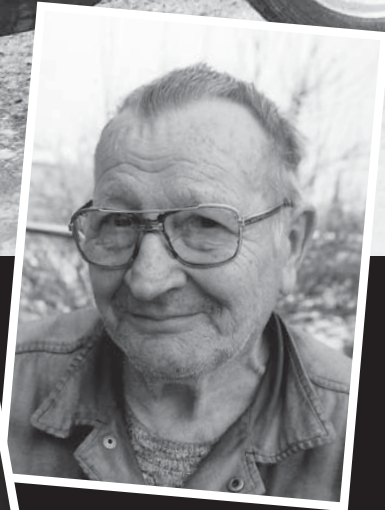
50 cm²			
25. 5. 1969	Hořice	1. (Zbyněk Havrda)	MR (6)
22. 6. 1969	Karviná	6. (Zbyněk Havrda)	MR
7. 6. 1970	Gottwaldov	1. (Zbyněk Havrda)	MR (2)
23. 8. 1970	Ostrava	1. (Zbyněk Havrda)	MR
23. 5. 1971	Nové Město n. Váhom	1. (Zbyněk Havrda)	MR (1)
6. 6. 1971	Litomyšl	2. (Zbyněk Havrda)	MR
9. 7. 1971	Sachsenring	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 Město 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 Město n. Váhom	5. (Jan Barták)	MR
28. 8. 1973	Těrlíčko	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 Město 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	8. (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 Město 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 cm²			
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 cm²			
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	Těrlíčko	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 Město 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 Město 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)

BV



**Luděk
Vichera**

Vichera Luděk



Josef Vichera

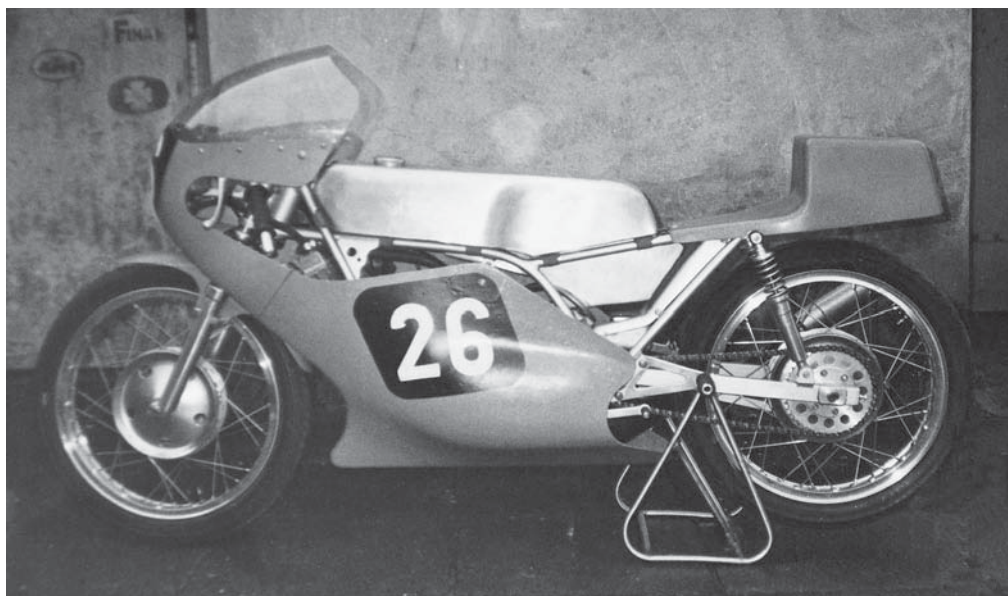
Vichera Josef

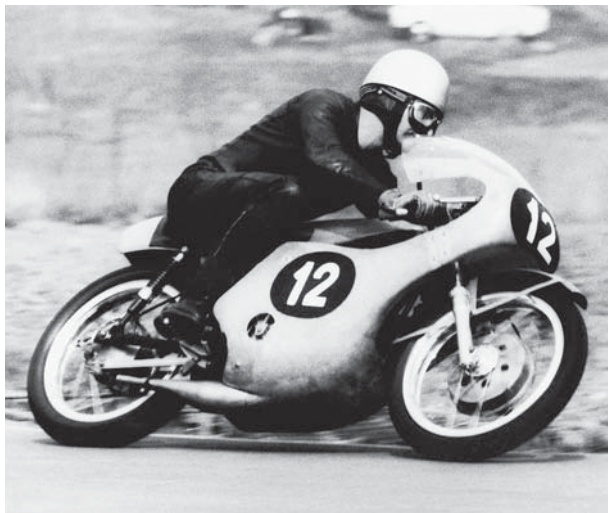
Nevšední skromnost, technická zručnost s mimořádnou manuální dovedností – to všechno zdobí oba zakladatele značky BV

Jsou značky, které se proslaví a dostanou do statistik i encyklopedií. Pro značku BV to neplatí. Za jejím zrodem a existencí stojí ale lidský um i bohatá praxe. To se cení, a není důvod ji tedy ze světa lidského snažení i paměti vymazat. Platí to i po více než 40 letech od chvíle, kdy se značka BV narodila.

B v iniciálách značky značí bratři. Těmi byli v Kostelci nad Černými lesy nedaleko Prahy Josef (*1. července 1935) a Luděk (*31. července 1932) Vicherové. Do svého nadšení i řemesla se dali v době, kdy jedině amatérské snažení řady lidí dokázalo udržet motocyklové silniční závodění v tehdejší Československu při životě.

Když Vicherové začali v roce 1957 na dvoře rodinného sídla v Kostelci nad Černými lesy upravovat první stopětadvacitky ČZ ve snaze dát jim závodní podobu, nebylo o nějaké snaze postavit vlastní silniční závodní motocykl ani řeči. Každá úprava na motoru nebo podvozku znamenala nejen nové zkušenosti, ale také podněcovala nové nápady. Josef závodil, sděloval zkušenosti a Luděk konstruoval a kreslil. Myšlenka postavit vlastní stroj byla na světě. Vyrábělo se pak v domácí dílně nebo v pražské ČKD ve Vysočanech. Tam pochopitelně poilegálně. S postupem času se Vicherové začali zabývat myšlenkou výroby svého vlastního závodního motocyklu. Záhy poznali, jak těžká bude realizace. Především se zajišťováním materiálu a některých komponentů. Proto raději spoléhali na vlastní síly a schopnosti a za-



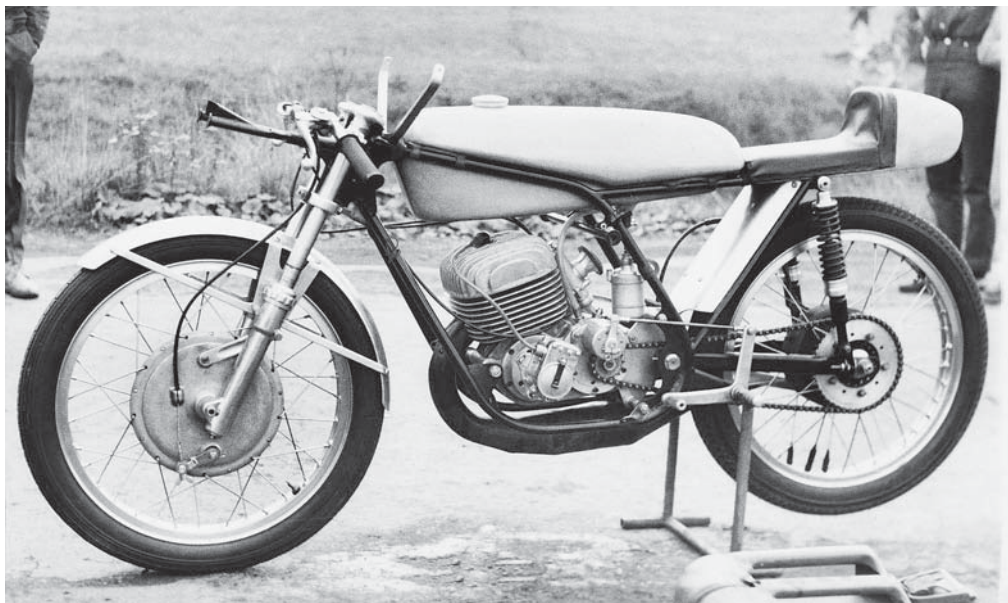


Josef Vichera na BV 125 za jízdy na trati píseckého okruhu



Záběr zepředu potvrzuje štíhlou stavbu motocyklu BV 125

čali vyrábět všechny potřebné díly od samotného začátku sami. Nekonečné hodiny práce po celé dva roky znamenaly vyrobit makety, formy, odlitky, písty, ojnice, převodovku, spojku, ale také přední vidlici, brýle, řídítka, tlumiče, bubnové brzdy a konečně i rám z ocelových trubek kruhového průřezu, laminátovou kapotáž a nádrž. Z tohoto pohledu nemá provedená práce u nás zřejmě konkurenci.



Vzduchem chlazená jednoválcová stopětadvacítká BV po sejmutí kapotáže



BV 125 druhé generace s kapalinou chlazeným motorem po sejmutí kapotáže

11. června 1967 se v Ústí nad Orlicí postavil na start zbrusu nový závodní motocykl BV 125. V trubkovém rámu byl zabudován vzduchem chlazený dvoudobý jednoválec $\varnothing 56 \times 50$ mm s jedním italským karburátorem Dell'Orto a šestistupňovou převodovkou (pozn. výkon nebyl měřen). Stroj měl bubnové brzdy, vpředu čtyřklíčovou $\varnothing 200$ mm, vzadu $\varnothing 190$ mm, kola s drátovým výpletem na ráfcích Borrani 18", hmotnost stroje 80 kg. Pozoruhodné bylo, že stroj v později ty-

pické modré barvě při své premiéře závod dokončil, i když ve druhé polovině startovního pole (14.).

Stopětadvacítka BV 125 měla pochopitelně řadu bolavých míst. Vicherové se potýkali s nekvalitními pórovitými odlitky a řadou dalších detailů. V roce 1970 přistoupili k zásadní inovaci, kterou byl šoupátkový rozvod paliva. Bylo obdivuhodné, že v té době dokázali ještě postavit i jeden exemplář silnější jednoválcové dvěstěpadesátky ($\varnothing 72 \times 60$ mm). Ta jako jediný stroj černokostelecké produkce byla pojednána v červené barvě. Její existence ale netrvala dlouho.

Po dalších dvou letech přišla BV 125 další generace s modernizovaným systémem chlazení (ze vzduchu se přešlo na kapalinu), později byla montována paprsková kola



Přední bubnová brzda v detailu. Díly z elektronu byly odlity v ČKD Platiště