



Motorová dvoukolka a hrad Kámen. Jak před sto deseti roky

III. Pohár motorových dvoukolek

„S úžasnou přímo rychlostí podmanila si motorová dvoukolka svět; jest vidno, že počet jezdců na motorové dvoukolce dnes již daleko převyšuje počet automobilistů.“

Na hradě Kámen 16. července t. r. mohl si P. T. čtenář na vlastní oči ověřiti platnost slov páně Filiových, jimiž uvedl svůj legendární spisek Rádce motocyklistův. Automobil, přesněji jakýsi autocar, v parku parkoval toliko jeden, zato motorových dvoukolek – nepočítaně. Vskutku, „nepočítaně“ je to pravé slovo, protože ani sám pan direktor Libor Marčík přesný počet nezná. Startovní listina oficiálně uvádí počet 122, jenže pod jedním číslem mnohdy vystavovatel presentoval několik

artefaktů motorových, jiný k hlášenému stroji v kategorii A (pojízdne stroje) ještě jen tak mimoděk přidal další kousek, když náhle se rozpomenuv, že mu stále odpočívá zasunut kdesi v koutě garage. Ostatně, čísla jsou jen nudná statistika, hlavní je, aby bylo na co koukat. A to tedy bylo!

„Kdo by to řekl,“ zadumaně pravil pan direktor, „že pětiletý cyklus bude pro tenhle podnik to pravé ořechové. Neomrzí, a pro jeho neopakovatelnou atmosféru je v kalendáři mnohých zanesen tučným písmem.“



Pan Petr Hošťálek na zřejmě nejstarším originálním a pojízdném motocyklu Laurin & Klement (1901) si s chutí projel nejdelší okruh, tj. 60 km

Přestože je pojat především jako sobotní výstava v parkových prostorách hradu, převážná většina účastníků si kamarádkou atmosféru přijíždí vychutnat již v pátek. Krom velkého množství našinců se víc jak tři desítky účastníků z Německa, Rakouska, Maďarska, Belgie, Francie a Austrálie(!) na Kámen rády vrací. Snad právě pro tu



Náměstí v Pacově a 55 báječných mužů na dvoukolových strojích



Atelier Sardel připravil žánrové obrázky pro pány...

spartánskou formu, kde má každý možnost si na noc přehodit celtu či postavit stan na place přímo vedle svého exponátu. Ti zhejčkanější nocují pod hradem v karavanech nebo po okolí v hotelech. Pětapadesát pojízdných strojů má připomenout velkolepý podnik Gordon Bennett Cup, který se na zdejším pacovském okruhu, přímo kolem hradu Kámen, jel právě před sto deseti lety.“

Když v roce 2006 Libor, snad pod dojmem úspěchu prvního dílu „Našich motocyklů“, uspořádal vzpomínku na tehdy stoletý „Pohár motorových dvoukolek“, jistě

netušil, jakého věhlasu se tomuto rendez-vous dostane. Jestliže v prvním ročníku nástrahy náročné šestikilometrové trati Kámen–Pacov slavně zdolalo 14 chrabrých chauffeurů, byl to sukces nevídaný a záhy se podnik stal takřka synonymem pro řemenové motocykly. A letos? Nějakých 55 silostrojů dosáhlo pacovského náměstí. Ovšem, kdyby jen to! Na četná přání P. T. motorisovaných reků měli tentokrát na výběr tři délky trati. Na lunch mohli jeti buď přímo, tedy těch 6 km, nebo menší dvacetikilometrovou oklikou, a ti nejstatečnější



... každý účastník jeden obdržel a návštěvníci si je mohli prohlédnout ve speciálním kinematografu

zvolili 60 km, kopírující v rámci soudobých možností původní trať z roku 1906.

Bohužel, originalitu tak jako tak nebylo lze dodržet. Ačkoliv akce byla vrchností nahlášena tři měsíce dopředu, četnictvu ji předala teprve pár dní předem a v pátek večer(!) dostavila se uniformovaná stráž řkouc, že silnice skrze Kámen jest od sobotního rána za účelem rozkopání uzavřena. Infarktový stav se podařilo vyřešit nalezením objízdných možností, nicméně propozice, mapy atd. už změnit nebylo v lidských silách. Někteří jezdci tím pádem ve finále zdolali více kilometrů, nežli bylo v plánu. Avšak nezdálo se, že by se tím někdo trápil, všichni si jízdu náramně užili.

Popularita „Poháru motorových dvoukolek“ s sebou přináší i jisté stinné stránky. Kde kdo touží být účastníkem, ačkoliv jeho stroj neodpovídá kritériím. Pisatel tohoto článku v podstatě již od prvního ročníku slýchává dotazy typu – „A proč ty jsi nebyl na Kameni, když máš řemenový motocykl?“ Pravda, mám, avšak regule hovoří jasně: účast strojů vyrobených pouze do roku 1918. Můj vehikl je ročník 1923, ač, na rozdíl od maloobjemových dvoutaktů z počátku dvacátých let, kteréžto jsou zcela nové koncepce, má přímou návaznost na



Lepape Bichrone 1903. Francouzská „ladepumpa“. Dvoutakt plněný předním válcem. Technických skvostů bylo na hradě Kámen k vidění mnoho



Velocipédová expozice pánů Uhlíře, Štěrbý a Králíka připomněla, že dvoukolka motorová má původ v dvoukolce šlapací



Úžasný quadricykl Peugeot z roku 1902



Pekelný dvouapůllitr J.A.P. pana Pavla Malaníka budil velký zájem



Bratrstvo Ručky s motocykly Multi. Za pozornost stojí tříkolka Jiřího Uhlíře Rudge Coventry Rotary Tandem (kolem roku 1890)

modely 1914. Jistí účastníci však zneužívali měkkořadecost páně direktorovu a suverénně hlásili dvoukolky nad povolený rok, další pro změnu falšovali datum výroby. Maje na starosti sestavování startovní listiny, některé jsem i přes naléhání páně Marčíkovo rázně odmítl zanést, u jiných teprve až „na place“ s hrůzou zjistil, co jsem vlastně zapsal. Nic proti

dvouválci z poloviny dvacátých let, kdekoli jinde by byl ozdobou srazu, ale málo platné, na „Poháru“ nemá co dělat! Výsledkem pak bylo na můj vkus lehké přelidnění a chvílemi ztráta onoho „komorna“, tak milého v předcházejících dvou ročnících.

Startovní pole letos nikterak výrazně nepřipomínalo původní ideu vzdát hold „Gordon Bennett Cup motorek 1906“, což možná plně neuspokojilo ortodoxní vyznavače „řemenáčů“. Převládaly stroje „moderní“, s převodovkami, pohonem na klínový řemen či dokonce řetězem. Heslo „Čest plochému řemenu“ zůstalo lehce upozaděno, ploché řemeny byly v menšině. Vznikly tak úvahy, zda pro čtvrtý ročník poněkud neupravit propozice.

Páteční mezinárodní družba proběhla – nu, jak jinak než v družné náladě. Zde snad není potřeba sáhodlouhých popisů. Určitě však musíme vyslovit dík Týleovým, kteří se obětavě ujali grilovačky a výdeje menáže. Žel, mohli tak učinit až s několika hodinovým zpožděním. Objednané dva stánky a výčep byly dodány teprve po mnohých urgencích. Jest smutným faktem, že



Sears je americká síť supermarketů. V letech 1912 až 1916 dala na trh jednoválcové a dvouválcové motocykly

dnes dané slovo a stavovská čest nic neznamená. Když už jsme u těch nemilých záležitostí, asi bychom měli zmínit noční vizitaci jakýchsi za tmy obtížně spatřitelných osob. Kdo to byl? Těžko říci, možná jen pověstní syrští inženýři, interessující se o nejnovější vymoženosti v oboru motorismu, a jistě by bylo xenofobní spojovat s touto návštěvou zmizelé mobily a prolustrované portmonky.

Sobotní „afterparty“ za účasti „skalního jádra“ patří mezi příjemné okamžiky, na které budeme ještě dlouho vzpomínat. Nepochybně na tom má svůj podíl také dodávka vynikajícího moravského vína od



Pánové z NTM rozpohybovali vzácný motocykl Perun (1912)



Pánové Pavel Bůček a Jaroslav Vašák přivezli z Jihlavy motocykl málo známé značky Hynek Pavlíček – Strojírenská mechanická dílna v Tišnově. Stroj vyrobený kolem roku 1910 je osazen motorem od konstruktéra Ing. Hausera (iniciály na bloku motoru)



Z Austrálie přiletěl světoběžník pan Ron Fellowes. V roce 2012 vyrazil na čtyřválcí F.N. r. v. 1910 z Austrálie do továrny F.N. v Belgii. Po ose a bez doprovodu. Ujel 15 000 km a během zastávky v Praze stihl s panem direktorem Marčíkem udělat na motocyklu generálku. Pro „Pohár“ si však vypůjčil Rösler & Jauernig



Dvoukolku Jelínek Praha (1905) objemu 500 cm³ vystavoval pan Pavel Prošek



Pan Martin Vraspír přivezl citlivě udělanou kopii čtyřválcového motocyklu Torpedo



Sošky od pana direktora jsou tradiční a vkusné. Letos se po nich jen zaprášilo

Obrázky stejně řeknou více. Finální startovní listina je vyvěšena na webu www.libormarcik.cz/pohar3.html, kde jsou také odkazy na jednotlivé internetové fotogalerie se stovkami snímků. Jak již výše zmíněno, pravých řemenáčů, tj. na plochý řemen, nebylo zas tolik, kolik by si jich akce bezpochyby zasloužila. Navíc mnohé byly repliky. Na ty přiznané se i dobře dívalo, neb čtyřválcové torpeda či dvouapůllitrový JAP jsou kousky takřka nadpřirozené. Horší už to bylo s různými „originálními“ laurinkami, zvláště těmi, které svůj „původ“ ještě nepochopitelně zdůraznily terénními pneumatikami z horského kola.

V hradním parku se i tak v hojném počtu sešla společnost takřka aristokratická, jinde sotva vídaná. Čtyřválcové F.N., Werner dvouválec, Brenabor, Wanderer, Jelínek, L&K všeho druhu a provedení, torpeda jedno- i dvouválcová, fantastický quadricykl Peugeot, dvouválcový Rösler & Jauernig či stálice Bock & Hollender; z „novějších“ množství triumphů, nějaká ta račka, ariel, excelsior, douglas, unikátní phelon-moore atd. atd. K tomu nepřeborné množství motorů, komponentů, příslušenství a všelijakých artefaktů – zkrátka nebylo snad ani možno za jeden den si vše kompletně a do detailu prohlédnout.

pana šéfredaktora. Proto musíme diskretně pomlčet, že se nám lehce „picnul“ a pak objímal veškeré přítomné dámské osazenstvo. Nikdo však nebyl pobouřen, naše lady si považovaly za čest být jím otlapkávány.

Nutno zdůraznit, že pan direktor „Pohár“ táhne sám, bez jakékoliv záštity veteranklubu apod. Samozřejmě, s nezbytnou podporou rodiny, přátel a věci nakloněných lidí. Letos se sice na oficiálních materiálech objevil jako pořadatel Muzeum Vysočiny, ale tak nějak jsem nezaznamenal, čím přispěli. Způsob, z určitého pohledu jistě megalomanský, jakým Libor přistupuje

k organizaci, lze doložit třeba na úžasných upomínkových soškách. Většina organizátorů se v takovém případě spokojí s umělohmotným kýčem za pár korun z nejbližší reklamky. Nikoliv pan direktor. Ten podle dobové fotky vytvoří skicu, hliněný model, formu a odlitky. Protože je perfekcionista, dvakrát změní slévárnu a nakonec stejně každou postavíčku jednotlivě cizuluje, anžto se mu u soškůk jeví nedostatečná plastičnost nosů. Tohle je zkrátka Libor Marčík!

Stran startovního pole: není možné vyjmenovat na pár řádcích, co vše bylo k vidění.



Některé stroje klamaly tělem. I takto může vypadat motocykl po renovaci



Německý motocykl Brenabor (1906) pana Stefana Zimmermanna



Paní Markéta Lášková v originálních šatech z počátku dvacátého století

Drobná perlička souvisí s dobovým oblečením. Ve více či méně (to většinou) zdařilém provedení se v něm po hradě pohybovalo mnoho účastníků. Nad jiné vynikala paní Markéta Lášková v bílém úboru a klobouku s kompletním zahradnictvím. Zachycena jest na daguerrotypii u čtyřválcového torpeda. Vnikl tak kuriozní snímek, kdy u repliky motocyklu z roku 1909 pózuje dáma v originálních šatech ze stejného období. (Markéta je rovněž nezpochybnitelný originál.) Jen pro P. T. čtenářstvo Motor Journalu prozradíme jistou pikanterii. Dáma šla s originalitou natolik „do hloubky“, že byla sešněrována do korzetu.

Závěrem možno směle prohlásit, že III. Pohár motorových dvoukolek se i přes drobné komplikace vydařil a mezi chauffeurů převládala spokojenost. Jistě, na čtvrtý ročník je co zlepšovat, stálo by za úvahu, zda „méně není více“, leč v podstatě lze předpokládat, že za pět let většina účastníků ráda přijme pozvání a opět zavítá na Vysočinu. Otázkou je, když se tak



Odstartováno a hurá na Pacov

rozhlédneme kol sebe, kam míří svět, zda tou dobou nebudeme mít zcela jiné starosti. Každopádně sluší se a je mou milou povinností jménem pana direktora poděkovat všem, kteří přispěli ku zdárnému průběhu letošního „Poháru“: Milanu „Hujerovi“ Vocílkovi, Pavlu Soukupovi, Janu Šimovi, Jirkovi Kůrkovi, Petru Hůlkovi, Jirkovi Hlavsovi, Heleně Marčíkové, Hance Rendlové, Josefu Říhovi, Václavu Markovi, Romanu Strakovi, Karlu Kupkovi, rodině Týleových, rodině Jakešových; rovněž správě hradu za vstřícnost a v neposlední řadě všem nejmenovaným kamarádům, kteří pomohli být jen s drobností. Každá pomoc byla cenná!

„A nyní jsme venku z tísnivých úžin domů. Nuže, ven na volnou silnici! Jako bílá stužka vine se v dálku, i povolujeme otěže svým koňským silám. Jak bleskurychle motor reaguje na plný plyn a jak omamující, vířivé rychlosti dostupuje tempo, když posuneme páku na předstih zapalení. Jest to požitek, požitek rychlosti, který již tak mnohou obětí si vyrval ze řad automobilistů. Buďme tudíž opatrní, neboť stará přísloví, jako „pospíchej



Dvouválcový Excelsior 1000 z roku 1913 pana Ivo Šalinger, majitele muzea Splněný sen v Pavlíkově u Rakovníka. V muzeu je mnoho krásných strojů a prohlídku lze jen doporučit!

pomalů, hodí se na naši moderní činnost neméně dobře než na pohodlnější způsob života našich dědů.“

Vojtěch Švarc

Foto: Vojtěch Švarc, Richard Hryciow, Pavel Jelínek a Bohumír Špaček

Poznámka redakce – pan direktor si rovněž přál poděkovat za významnou pomoc při organizaci celé akce autorovi článku a jeho milostivé choti Petře.



Rychlý motocykl Lurquin Coudert pana Karla Hofstadlera z Rakouska. Na velkém okruhu záhy všem zmizel z dohledu. Pařížská továrna vyráběla automobily a motocykly v letech 1906 až 1914



Tento pán za všechno může – direktor Libor Marčík