

JINÝ KECY

Fotka, která mě vždycky potěší

„Listuju si jedním číslem MOTOCYKLU, a co nevidím. Krásný, dlouhý, zběsilý vidle v brutálních předkopcích. Jo stálo by za to, aby se v českých motomagazínech objevovalo víc extrémně překopanejších mašin a staveb. Vždyť jich už pár jezdí po našich silnicích. Články vo Properformech, Kloboučnicích a jinech specialistech na úpravy jsou sice krásný a poučný, ale nejenom z jejich dílen vycházej poslední dobou na první pohled podobný stroje. Je to možná móda: masivní, tlustý, široký, rychlý, velkoobjemový, ale kam se ztratila lehkost a délka? Motorky od úpravců se zkracují, vysoký řídítka mizí, přední kola, vidlice a nádrže tloustnou. Jo, je to krásný, ale jistým způsobem málo vzrušující. Představa metr a půl dlouhý vidle ve slonu pod 45°, holýho motoru, mikronádrže a holejch trubek je přece nádherná. Když si ještě představíš jízdu na tomhle stroji cejtíš svobodu vhodně víc než na Tlustý Bertě (ovšem jen do první zatáčky!).“ *názor Michala*



Bláznivý je počasí a né motorkáři!

Je to zvláštní, ale po neskutečně chladnejch lednovějch dnech, přišel “parnej” únor. Člověk před chvílí zazímoval svýho miláčka a co se to najednou nestane. Venkovní teplota se vyhoupnula nad desítku. Příjemné svrbění v pravý ruce začíná sílit. “Už ho chci držet v ruce!” Zařvu. Spánek je se dny, “co jsi nejel”, čím dál křehčí. Až najednou přijde dopoledne na začátku února 2000 a Ty zběsile otevíráš garáž, kde stojí ona, mašina Tvá. Tuhle chvíli si vychutnáváš, stejně jako přípravu k nastartování srdce stroje, kterej nějaký ten měsíc nejel. Konečně. Vyběhanej, ale funkční motor naskočil. Žere olej jako nikdy před tím, ale tobě to nevadí, spokojeně se usmíváš. Pomalu řadíš jedničku, pouštíš spojku. Zabere dřív než jsi čekal. Nepatrný výkon stroje s tebou ani nehne a v klidu se rozjedeš. Paráda. Teď dvojkou, trojkou, á chyba, vypadla. Nevadí, čtyřka jí zastoupí. Motor zmateně kejchá po krátkym, ale vydatnym zimním spánku. Je na sračky, ale jede. Jeho teplota stoupá s ujetými centimetry. Projíždíš se po odlehle silniče. Je únor, slunce svítí, vítr nefouká, všude je bláto a Ty cítíš vůni motorkářský sezóny, která možná začne o něco dřív.

BLÁBOL

Poznámka k vydávání listů:

RANDÁL NENÍ KOREKTUROVÁN!

PLÁN AKCÍ KLUBU V BŘEZNU A NA DUBEN 2000

Kdy	Název akce a místo konání
4.3.	Veterán burza v Chotusicích u Čáslavi
16.-19.3	4. ročník mezinárodní výstavy MOTOCYKL 2000 -Výstaviště Praha 7
? .4	Zahájení sezóny - vyjíždka, posezení... (termín se určí na začátku dubna)
28.-30.4	TWO WHEELS 2000 - sraz v Černý Louži

Pro bližší informace kontaktuj klub!

Kontakt: ROYAL RIDERS motoclub Kutná Hora, Fučíkova 425, 28401 Kutná Hora, IČO 68998058
Telefon: Michal 0327/512130, 0603/179084; Radek 0603/849396; Martin 0327/761068; Aleš 0603/269411

.ČÍSLO 2-3/2000 - II. ročník

ÚNOR a BŘEZEN.

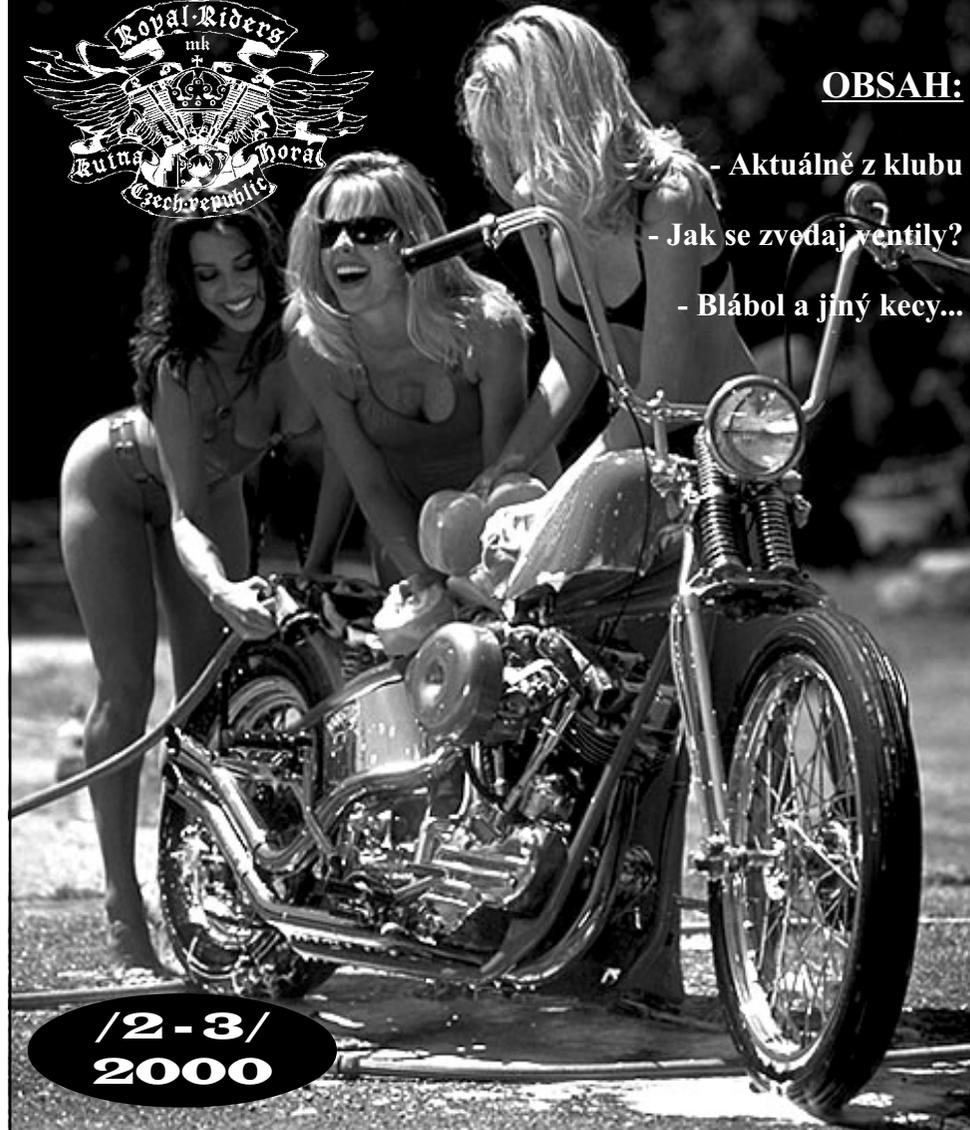
RANDÁL

.Info listy Royal Riders motoklubu Kutná Hora.



OBSAH:

- Aktuálně z klubu
- Jak se zvedaj ventily?
- Blábol a jiný kecy...



**/2-3/
2000**

URČENO VÝHRADNĚ PRO MOTORKÁŘE!

Kontakt: ROYAL RIDERS motoclub Kutná Hora, Fučíkova 425, 28401 Kutná Hora, IČO 68998058
Telefon: Michal 0327/512130, 0603/179084; Radek 0603/849396; Martin 0327/761068; Aleš 0603/269411

Aktuálně z klubu

I když ta pravá sezóna je „mírně“ vzdálená, v motorkářově srdci začíná vřet a pučet pocit nedočkavosti první pořádný jízdy bez obav z omrzlin. Jo, doba vyjížděk, srážů a motoakcí je za humny, a tak většina členů našeho klubu přitvrdila a začala konečně dělat nové kroky v „oboru motorkářském“.

Takže, co je nového:

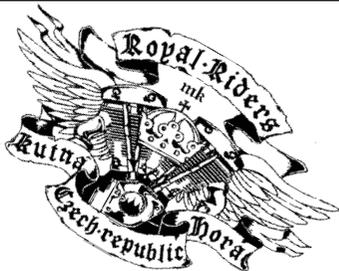
Navštívili jsme tradiční veterán burzu v Chotusicích. Přijelo nás tam v Michalově „stodesítce“ čtyři kousky. Odjízďeli jsme v pěti. Aleš si splnil vidinu Viraga 1100 s krásným Pávem 40 za prdeli. Páv si hověl na předním sedadle a ostatní se mačkali, kde to jen prostory dovolovaly. Vše se oslavilo na „Barče“ ještě toho dopoledne.

Taky strojovej park se musí obnovovat. Toto heslo splnili Jarda a Michal. Když první prodal třindu, a stal se tím vcelku nepojízdněj, a druhěj rozšířil svou sbírku dvoukolovejch samohybů o čtvrtý kousek v podobě starý Jávky 350 - „Je na ní práce jak na kostele, ale tuhle sezonu na ní zahájím. Mám na to měsíc.“ (Michal).

Hugo, s pomocí dalších lidí pod vlivem piva, smontoval motor svý Savage 650. Je divný, že montáž trvala menší dobu než rozebrání, a že nezbyl ani jeden šroubek. Vše vypadalo O.K., a tak se za tejden otrásla Hugova garáž a „buchar zase ožil“. Ovšem jen na chvilku, protože je v prdeli startér.

Úpadek našeho hlavního města, Prahy, postihnul i nás kutnohoráky. Při návštěvě prvního motorkářského svátku v podobě veletrhu MOTOCYKL 2000, o kterým se zmíníme v příštím Randálu, jsme se rozhodli strávit noc ve stověžatý Praze. K takovému trávení musí bejt samozřejmě co pít, například pivo. Okolo osmý večer jsme si počkali na místo v jedný hospodě přímo v centru. Když jsme začali chytat pohodu, někdy v deset, všichni už odcházeli. Sbalili jsme se tedy taky a vyrazili změnit lokál. To bylo už jedenáct až půlnoc. Zapoměli jsme, že nejsme doma, a tak nás vyhodili asi z pěti restaurací, že maj prej zavřeno. Divné, je pátek a ve slavný Praze si člověk nemůže dát ani pivko v normální hospodě. Do klubů se nám nechtělo, protože by nás zajisté taky zklamali, tak nezbylo nic jinýho, než nakoupit plech a zalít do spacáků.

<< Obrázek nového plakátu našeho klubu



Jak se zvedaj ventily?

U prvních čtyřdobých motorů sestrojených vynálezcem Ottem v roce 1876 se otáčky vynáležcem pod 1000 za minutu. Otevírání a zavírání ventilů se dalo pozorovat pouhým okem. K otevření sacího ventilu při nasávání vzduchu postačoval podtlak nad pístem, jen výfukový byl ovládán mechanicky. Tento prarozvod se sacím ventilem nad výfukovým se označoval jako IOE a používal se u všech motocyklů asi do roku 1910.

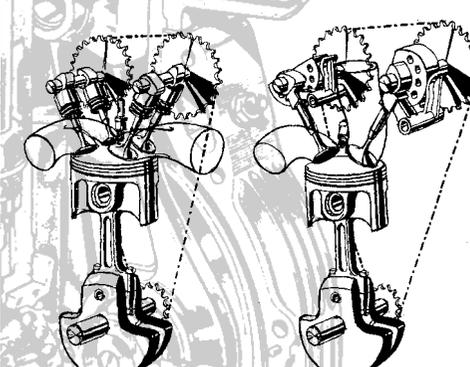
Otáčky se ovšem musely zvyšovat s nároky na výkon, a tak v té době přišel mezi prvními Harley s ovládáním obou ventilů mechanickou cestou. Nebylo nic jednoduššího než umístit sací ventil vedle výfukového a "sací" vačku vedle "výfukové".

Tak vzniknul motor s ventily vedle válce označovaný jako SV (side valves). Tento princip nacházel uplatnění v motocyklech až do konce II. světové války. Měl ovšem podstatný nedostatek. Zápalná směs nemohla vyplňovat optimálně spalovací

prostor a spalování nebylo účinné. Ventily se tedy umístily nad píst a ovládaly pomocí tyček a vahadel. Tak vzniknul dodnes používaný rozvod OHV (over head valves). Motory s tímto rozvodem dosahují až 10 000 otáček za minutu, ale špatně se v nich časují, tyčky se prohýbají a mají velkou setrvačnost.

Už v roce 1913 americká firma Cyclone

umístila vačkové hřídele do hlav svého vidlicového dvouválce. Tím vzniknul další způsob ovládání ventilů OHC (over head camshaft). Tento se úspěšně používá stále, protože se vyhnul nevýhodám ostatních. Z důvodu umístění vahadel se sklonem k setrvačnosti a deformaci se muselo dále rozdělit ovládání sacího a výfukového ventilu na dvě vačky. Tento princip se označuje DOHC (double over head camshaft). Vývoj si žádá další zvyšování otáček motorů, a tak přichází na řadu řízené otevírání i zavírání ventilů atd., ale to už je jinej příběh.



Legenda k obrázkům:

Vlevo nahoře- rozvod SV /vačkový hřídel se otáčí polovičním počtem otáček, oba ventily jsou umístěny vedle válce/. Vlevo dole- rozvod OHV /vačkový hřídel jako u SV, ventily jsou závěsně uspořádány v hlavě nad spalovacím prostorem, spojení zajišťuje nárazová tyč a vahadlo/. Vpravo nahoře- rozvod OHC /ventily a vačkový hřídel jsou nad spalovací komorou/. Vpravo dole- rozvod DOHC a desmotomotor DOHC, kde jsou ventily uzavřeny přes uzavřené vačky a vahadla a ovládání je tím velmi přesné. Obrázek v pozadí- motor Norton Manx se dvěma vačkovými hřídeli poháněnými královským hřídelem.