

Jawa 50 RS/GP – fichtl tak trochu jinak

6-8 minut

Text: [Martin Hakl](#) | Foto: [Martin Hakl](#) | Foto: [jawa50okruhy.cz](#) | Zveřejněno: 11.7.2017 |
Zobrazeno: 48 311x

Jawa 50 RS

Slovo dalo slovo a jednoho dne jsem s klanem Plíšků, jenž patří mezi hlavní iniciátory tohoto závodění, vyrazil na **okruh do Písku**, kde se odehrál první závod letošního seriálu. Původně jsem měl chuť se do závodění ihned zapojit, ale nakonec jsem se rozhodl pouze pro páteční testování a seznámení s touhle technikou – a dobře jsem udělal! Moje myšlenky se původně nesly přibližně v tomhle duchu: „*s fichtlami jsem toho kdysi najezdil ažaž a určitě to bude jako s jízdou na kole – to se prostě nezapomíná! Navíc písecký okruh celkem znám, takže můžu hned vyrazit do bojů!*“ Všechno ale nakonec bylo jinak...



Plíškovice tým čítal pět strojů – spolu se mnou byli na místě další dva stroje třídy Jawa 50 RS, které sedlali Petr Zámostný a Radek Krpec a také dva speciály kubatury Jawa 50 GP – ty vodili Lukáš a Petr Plíškovi. **První seznámení s racingovým fichtlem** nepřineslo žádné velké překvapení – všechno je přesně tak, jak to znám ze svých začátků: říditka á la „kost“, úzká nádrž, namísto sedla tvrdá lavice – jako by těch třicet let, co jsem na něm seděl naposledy, ani nebylo! Stejně bylo i startování tohoto stroje, které probíhalo samozřejmě roztláčením. Měl jsem kdysi tři fichtly a všechny jsem oživoval svižným během podél stroje, takže ani tady mě nic nepřekvapilo. Všechno se šmahem změnilo ve chvíli, kdy jsem jej nastartoval. Poprvé chcípnul, podruhé to samé, potřetí opět... Už tady mi bylo jasné, že **motor je naladěný úplně jinak**, nežli původní prodejní verze – tahle se musí držet pořádně pod krkem i při jízdě po depu, jinak se na trať vůbec nedostanete! Také první metry na trati jasně ukázaly, že rozdílné

je nejenom naladění motoru, ale i převodovky. Jestli se pamatujete na **rozložení převodových stupňů** u původních pionýrů, tak určitě víte, že konstruktérům se zrovna nepovedlo. Krátkou jedničku jste na pár metrech vytočili do bezvědomí, ale dvojka se ne a ne chytout a při přeřazení z dvojky na trojku to samý... U téhle sportovní verze je ale jednička pořádně dlouhá a další dva kvalty velmi těsně navazují – také proto musíte při rozjezdu pořádně přiložit pod kotel a přitom potrápít spojku, jinak se prostě nerozjedete. První kola jsem se seznamoval právě s potřebami motoru a převodovky a stále jsem nějak nebyl schopný je nalézt...



Naštěstí papá Plíšek se svými letitými zkušenostmi sáhnul do tryskování karburátoru, o fous zlehčil sekundární převod a vše se hned rapidně zlepšilo. **Fichtl upaloval jak o život**, jeho motor má sice drtivou většinu dílů shodných se sérií, ale jejich pečlivé poskládání a vyladění jej posouvá na úroveň, o které se nám coby patnáctiletým pubertákům nikdy ani nesnilo. **O jaké úpravy se jedná?** Kartery, válec i hlava motoru musí zůstat původní, stejně tak i kliková hřídel a počet kanálů, jejichž tvar i velikost však mohou být upraveny. Pozměněn však může být píst, lze použít libovolný karburátor s filtrem, stejně jako zapalování a výfukové potrubí. Tyhle úpravy pak „sériovým“ pionýrům zajišťují **rychlost až 90 km/h**. Už tahle rychlost je na zatočených motokárových tratích poměrně velký fofr, tím spíš, když máte dost starostí s tím, abyste přemluvili „zbytek“ motorky, aby fungoval aspoň z poloviny tak jako motor. Podvozek pionýra totiž může mít podle pravidel opravdu minimální úpravy a spolu s rámem musí zůstat původní i podvozek, kola a brzdy, což jsou součásti, které sebelepším laděním na žádnou odpovídající úroveň zkrátka nedostanete. Od příštího závodu v Mostě bude možné aspoň využít libovolnou přední vidlici, stejně jako tomu bylo u mnou testovaného stroje, kde trůní vidle ze Simsona.



Brzdy fungují... no, však víte – spíš zpomalují, nežli by brzdily a tak jsem se snažil jet co nejplynuleji bez toho, abych musel někde na brzdy ostřeji sáhnout. Nakonec se to ukázalo jako nejefektivnější, protože pak jsem musel o to pečlivěji řešit výběr stopy. Právě **nalezení přesné stopy** je jedním z nejdůležitějších prvků jízdy s tímhle strojem. Se silnější mašinou je to celkem jedno a i když s ní vlítnete do zatáčky jak řezník do chléva, tak motor vám chybu odpustí a vytáhne vás tak jako tak. Tady na to zapomeňte – musíte vše řešit s přesností neurochirurga, a pokud špatně zařadíte, seknete se o pár otáček, o několik centimetrů minete ideální stopu či zaujmete špatnou pozici na motorce, tak máte problém – otáčky spadnou, rychlost je tatam, v nejhorším případě se vám fichtl ulije a soupeře potkáte až ve chvíli, kdy vás budou předjíždět o kolo. Zatímco v prvních kolech jsem často řešil průjezdy zatáček na jedničku, marně se snažil využívat nefungující brzdy, díky tomu hasil přepálené nájezdy do zatáčky, které jsem jezdil „hranatě“ a následně lovil otáčky až u samého dna se všemi potížemi na to navazujícími (včetně dvou pádů), tak s přibývajícími koly jsem jízdě přicházel na chuť, začal si ji užívat a také postupně zrychlovat. Plynulé vykružování zatáček s nutností uvažovat o nájezdu do dalších partií, minimální brzdy, vysoké otáčky motoru, ideální pozice na motorce... byla toho zkrátka pořádná hromada, na co člověk musel soustředit, aby se při jízdě netrápil a naopak se jízdou bavil. Tenhle stroj pochopitelně nemá sil na rozdávání a nemusíte se s žádnou přesilou koní tahat při akceleraci, nebo s hmotností při brzdění a posílání motorky do vinglů a šikan, ale nikdy bych neřekl, jak právě soustředění na pečlivé

provedení všech jízdních prvků dokáže vyčerpat! Ale „vo tom to je!“ - vždyť není důležité, jestli jedete dvoustovkou v případě, že frčíte po dálnici – s litrovým strojem jste pořád někde na 50 % jeho možností. Daleko (aspoň pro mě) lepší zážitek je **jet na 100 % stroje** (a tratě), byť rychlostí daleko menší! Pokud jste někdy jeli s trialovou motorkou, tak s ní je to podobné – stále jedete v podstatě krokem, ale mezi kameny, kořeny, či ve výjezdech je to i tak naplno, a naplno pak následně proudí i emoce, adrenalin a s nimi spojené zážitky.

Zdroj: <https://www.motorkari.cz/clanky/clanky-reportaze/jawa-50-rs-gp-fichtl-tak-trochu-jinak-36939.html?kid=40897>