

Velorex a já I.

Již od raného dětství jsem toužil vlastnit automobil. Přes strastiplný vývoj od dřevěných kár přes motokáry jsem se dopracoval až k řidičskému průkazu. Ještě dřív, než jsem tento řidičský průkaz získal, jsem byl rozhodnut, že se stanu majitelem Velorexu. Měli ho totiž u nás v ulici na rohu "U železbáby"(místní železářství) a parkovali s ním ve staré kůlně.

Velorex - to je stroj. To je víc než dopravní prostředek - to je vlastně maskovaná zbraň. Je to důmyslné a rafinované, mnohaúčelové zařízení. A i když jsem Velorex miloval již dříve, než jsem ho zakoupil, můj vztah se k němu za tu dobu, co jsem je měl (neboť jsem měl Velorexy dva), prohloubil... Jak jsem říkal, Velorex jsem miloval. I když byl velký problém se do Velorexu nasoukat a složit, poté ho nastartovat, na tvrdém pérování si nechat vymlátit kosti, nakonec při sešlápnutí brzdy zjistit, že vůz buďto vůbec nebrzdí anebo brzdí tím způsobem, že zahne, sjede kam chce - pak nevím nevím, jak bych se na něj díval. A to ještě nemluvím o záludnostech údržby. Nejpalčivější otázkou je snad to, že je nutné každých 500 kilometrů utahovat řetěz, který pohání zadní kolo. To znamená operaci: celý se převléci do montérek, lehnout si na zem a pořádně se zpotit.

Ovšem, když ten Velorex tak miluji, tak musím taky znát jeho dobré stránky. Je mnoho takových věcí neznalých lidí, kteří se posmívají Velorexu kvůli jeho hadrovému kabátu z pogumované plachtoviny. Ale nedejte se mýlit. To, co je pod tím, je lepší než karosérie nějakého auta. Je to kostra z tenkostěnných, ohýbaných trubek, která je hlavně na špici stroje spojená do takového uzle, že vytváří vskutku dokonalou pancéřovou pěst. Potkal jsem se jednou v pojišťovně s kolegou - velorexářem, který tam byl přihlásit svou škodu a vyprávěl mi, jak se mu to talo. Jel v koloně, když tu náhle před ním prudce zabrzdlilo emběčko, což ovšem nemělo dělat, protože za ním byl Velorex. Tomu brzdy samozřejmě pořádně nezabrzdlí a taky do něj zezadu narazil. Škoda na Velorexu byla 50 korun za ohnutou rouru a za šití 10 cm dlouhého tržného šrámu na slušivém oblečku. Škoda na škodovce činila 5000 Kčs. Proto, potkáte-li na ulici Velorex, nepodceňujte ho.

Velorex může být využit pro mnohé účely. Jest to příhodný prostředek pro milostné sbližování pro bojácné chlapce. Jste-li bojácným chlapcem, který má trému před slečnou, cílem svých přírodních tužeb, opatřte si Velorex. Když už čerpáte náměty pro filozofické rozmluvy nad čiší vína, či nad šálkem kávy a máte nohy plné mozolů a puchýřů od prochozených kilometrů po petřínské stráni, pozvěte slečnu či mladou paní na projížďku. Velorex je totiž pro dva, ale pro dva takřka v intimním spojení. Chcete-li zařadit rychlost, nezbyvá vám než dát ruku mezi rozkošná kolínka vaší spolujezdkyně, abyste se dostal na šaltpáku. A samozřejmě, řadit se musí často. Taková projížďka po pražských kočičích hlavách je důkladnou vibrační kúrou. Kdykoliv otáčíte volantem, musíte se dotýkat loktem něžného poprsí vaší spolujezdkyně, a po několikakilometrové jízdě, když dámu konečně ze svého stroje vyprostíte, nebude jí už vůbec vadit, ba ani si nevšimne, že se jí nějakým způsobem intimně dotýkáte, či že jí třeba pomáháte z jejího přebytkého oblečení, neboť celková tělesná paralýza je po první cestě Velorexem tak dokonalá, že vaše oběť necítí vůbec nic. V krajním případě se ovšem Velorex dá používat pro osobní přepravu, což je ovšem skutečně situace mezní a používá se pouze do míst, kam nejedí ani tramvaj a autobus, taxík či vlak a kam se nedá dojít pěšky.

Můj první Velorex, se kterým mi bylo souzeno prožít mnohé zajímavé, jsem na základě inzerátu poprvé

zahlédl stát na kopečku u Jiřího náměstí v Praze na Vihohradech. Podobal se botičce s žraločí tlamou. Přední kapota byla odtržená od svých knoflíčků na obvodním rámu a vytvářela krásnou tlamu, ve které byly vidět obrovské zuby stvořené z rour kostry. Ve střeše měl Velorex taky velikou díru. Prý nějaký opilec v ulici se bavil tím, že přebíhal auta a taky se pokusil přeběhnout tento Velorex. Zapadl do něj nohou až po pás. Nicméně, stroj byl pro mě přijatelné cenové skupiny. Pokud je mi známo, za dobu, co se vyráběly Velorexy, existovaly postupně ve třech typech. První byl s motorem 175 kubíků, druhý o 250 kubících a třetí, který ve srovnání se dvěma předešlými byl takový superVelorex, měl motor o 350-ti kubících. Vzniklo i několik kusů, které měly motory 500 kubíků, ale ty nedošly širšího rozšíření.

Mým prvním Velorexem byl Velorex s motorem 250 kubíků. Byl to docela slušný velorexový stařeček. Bylo mu přes deset let. A s ním jsem vstoupil na dopravní kolbiště u nás. Každá jízda u každého vozu začíná startem. I u Velorexu tomu není jinak, i když tento start je též charakteristický. Hlavně pak u Velorexu 250. Nejprve samozřejmě je nutné si Velorex obléci. Tedy alespoň já jsem ho vzhledem ke svým rozměrům musel oblékat. Poté samozřejmě zastrčit klíček a teď přišlo to nejdůležitější, roztočit motor - ale startér žádný. Místo toho tam byla taková dlouhá železná páka s plastickou rukojetí jako je u bicyklových řídítek. Za tu vezmete a mohutně jí musíte trhnout dozadu. Máte-li štěstí, po několikáté motor naskočí. Máte-li smůlu, udělá se vám po chvíli tenisový loket anebo motor kopne. A když takový motor 250 kopne, tak to stojí za to. Když se v takovou chvíli držíte startovací páky, tak v případě, že se držíte lehce, vám strhne kůži z dlaně a po vícetím opakování takovéto situace vám vytvoří na dlani mozoly. Když ji držíte pořádně, omlátí vám vaši bledou tvář o volant či palubní desku. Obé jsem okusil a vyzkoušel. A praxí jsem získal takové mozoly na pravé ruce, že ještě dnes, po patnácti letech, s nimi prokazují svůj dobrý vztah k manuální práci. Vůz jsem zakoupil na Vinohradech a má první cesta směřovala k Pražské bráně. Tam jsem zaparkoval, ale když jsem se vrátil ke svému novému zázračnému oři, zjistil jsem, že nejde nastartovat a že nic nechce svítit. Zhrozil jsem se. Zavolał jsem bývalému majiteli a ten jenom lakonicky poznamenal, že to je zase vybitá baterka, že to nic a sám pro ni zajel a dobil mi ji. Pak už Velorex bez problémů několik dní jezdil. Tedy bez problémů. Každou chvíli samozřejmě něco upadlo nebo se uvolnilo, takže zhruba na takových dvacet-třicet kilometrů jsem se musel určitě v tom hrabat. Ale hlavní bylo, že jsem všude dojel.

Velorex a já II.

Za několik dní jsem měl jet něco pracovně vyřídit do Pardubic. I rozhodl jsem se, že tam pojedou mým novým "vozem". Aby mi po cestě nebylo smutno, naložil jsem i svou choť, která si při této příležitosti oblékla nové minišatičky. A vyrazili jsme. Velorex škytal, hrkal a občas i řval, jak se tak natřásal na silnici a tachometr ukazoval devadesát kilometrů. Ovšem pořád nás předjížděla spousta aut. Zjistil jsem totiž mnohem později, že montované tachometry do Velorexu, které původně pocházejí ze škodovek, nejsou nikterak upravovány a tudíž ten tachometr stále ukazuje v průměru o takových dvacet kilometrů víc, než je skutečná rychlost. Za necelé tři hodiny jsme v zásadě bez problémů dorazili do Pardubic. Tedy říkám bez problémů, ale zhruba tak každých dvacet kilometrů jsem musel čistit nebo vyměňovat svíčku, neboť se na ní dělala pecka. Ale to nic, na to už jsem byl zvyklý. Těsně před Pardubicemi mi začala klouzat spojka. Ale říkal jsem si, že domů dojedu. Bez starostí jsme tedy v podvečer vyrazili zpátky doufajíce, že stihneme ještě Večernička. Urazili jsme takových šest kilometrů za Pardubice a spojka už prokluzovala tak, že při plných otáčkách to nejelo víc než dvacet. Hledal jsem pomoc ve dvoře místního JZD, kde ve spolupráci s

traktoristou jsme došli k nezvratné diagnóze, že je nutné vyměnit lamely. Jenomže kde je vzít? Bylo půl šesté. Nejblíže prodejna byla v Pardubicích, zpátky šest kilometrů. Velorexem už bych tam nedošel. Tak jsem si půjčil velocipéd a vyrazil šíleným tempem zpátky do Pardubic, zatímco má choť už drkotala zubama. Prodejnu jsem naštěstí našel hned napoprvé podle popisu a dovnitř jsem vpadl přesně za tři minuty šest, když se už vedoucí hnala ke dveřím, že je zamkne. Lamely jsem koupil a vyrazil zpátky. Mezitím už byla pěkná tma. Vypadalo to, že se snad Velorex trochu umoudřil a že by mohl jet dál bez opravy. Podlehl jsem této mylné chiméře a vyrazil jsem. Jenomže asi tak po dvou kilometrech spojka s konečnou platností vypověděla službu. Zůstali jsme tam v naprosté tmě, my dva a náš Velorex. Přitom byla pěkná zima a já neměl baterku a ani pořádné nářadí. Řekl jsem si, že někoho stopnu a půjčím si baterku. Ale silnice, i když byla hlavní, jako na potvoru zela naprostou prázdnotou. Široko daleko ani živáčka. Vtom najednou světla. Vyběhl jsem honem a zvedl jsem umaštěnou ruku od šmíru. Vůz zpomalil. Třeba nám pomůže. Propánakrále, vždyť jsou to dopraváci! A já tady s tou svou pojízdnou roztrhanou a vyhrzlou botou, kterou i já bych poslal do šrotu, kdybych byl inspektor technické kontroly. A tady jsem si na sebe přivolal auto plné bezpečáků.

"Co si přejete", ptá se ten, co měl na ramenou nejvíce hvězdiček. "Ale nic", začal jsem koktat. Což samozřejmě jejich zájem ještě více zvýšilo. Tak jsem si řekl, nedá se nic dělat, musím s pravdou ven. Odpověděl jsem, že nemám baterku a že bych potřeboval i větší šroubovák, že mi na mém voze odešla spojka a že potřebuji vyměnit lamely. Příslušníci se škodolibě zachechtali a ptají se: "Jaký vůz? Žádný silniční dopravy způsobilý dopravní prostředek tady nevidíme".(Říkám si, no nazdar, chtějí mi sebrat rovnou techničák). "Jo, to myslíte támhleten uzlíček hadrů a splašených rour? Aha, tak se na to podíváme".

Půjčili mi baterku i velký šroubovák, no a strávili se mnou těch třičtvrtě hodiny nebo skoro hodinu, co jsem potřeboval. Dělal jsem to poprvé, proto mi to dlouho trvalo. U Velorexu lamely odcházejí často, tudíž jsem se v této operaci později tak zdokonalil, že jsem spojkové lamely vyměňoval div že ne za jízdy. Měl jsem na to takový grif: Abych nemusel vypouštět olej a lépe k tomu mohl, povalil jsem si vždycky Velorex u silnice na bok, což spoustu řidičů vyděsilo a byl nejeden, který zastavil a spěchal nás vyprošťovat. Nakonec jsem si tedy oddychl, když příslušníkům stačilo zdvořilé poděkování za pomoc. Nastartoval jsem, rozsvítil a rozjeli jsme se. Po kilometru se ale rozzářila červená kontrolka, že nedobíjí dynamo. A skutečně. Za chvíli začala skomírat světla a dokonce i škytat motor. Zkusil jsem vypnout světla. Motor se zase rozběhl. Jednou jsem se pokusil ten zkrat najít, ale nepodařilo se mi to. A tak nám nezbyvalo nic jiného, než jet bez světel - za noci, kdy nesvítili ani hvězdy ani měsíc. Sto kilometrů do Prahy. Z Velorexu je ven špatně vidět i za bílého dne při krásném počasí. Tak jsme já i má choť Dáša byli přilepeni na předním skle a pokoušeli se rozeznat alespoň bílou čáru podél okraje silnice. Světla jsme zapínali jedině, když jsme z dálky viděli přibližující se auto, aby do nás nevrátilo. Byla-li světla vypnuta, baterka se dobíjela, ale jakmile jsem je zapnul, varovně se rozsvítilo červené světélko. Byla to noc plná hrůzy, neboť cesta trvala skoro pět hodin. Jednou proti nám jel obrovský kamion, který měl naplno rozsvíceno snad osm světel. Mé oči, přivyklé na úplnou tmu, byly náhlou záplavou světla úplně oslepeny. Začal jsem kličkovat jak můra kolem žárovky. Řidič kamionu z toho asi byl pěkně vyvedený z míry, neboť raději zastavil a počkal, až ho objedu.

I když to celou cestu vypadalo dost nepravděpodobné, podařilo se nám nakonec nějakým způsobem dostat do Prahy - Hrdlořez. Tam s konečnou platností baterie vypověděla službu a motor se zastavil. Odstrkali

jsme Velorex na chodník, došli si na tramvaj a ve dvě hodiny v noci konečně dorazili domů. Druhý den jsem dobil baterii a Velorex odvezl. Snažil jsem se tomu nedobíjení přijít na kloub. Ale když nebyla zapnutá světla, nic se nedělo. Červené světýlko se rozsvítilo teprve, když jsem zapnul světla. Rozmontoval jsem oba reflektory. Podíval jsem se do spínací skříňky, do pojistek, do dynamu, všude a pořád jsem na to nemohl přijít. Podezřelé sice bylo to, že mi stále svítily obě vlákna v reflektorech, to znamená dálková světla i klopená. Ale této skutečnosti jsem nevěnoval patřičnou pozornost. Na nějakou dobu jsem to vzdal. Dále jsem před večerní jízdou pořádně dobil, anebo večer nejezdil.

To se mi málem jednou nevyplatilo. Byl letní podvečer a pospíchal jsem, abych dorazil domů, než se úplně setmí. Bylo už ale hodně šero, jenže já jsem musel jet jako obvykle bez světel. Na jednom místě jsem projel kolem příslušníka a v zrcátku jsem si všimnul, jak se za mnou otočil, že ještě nemám rozsvícená světla. Ještě kousek přes Bohdalec a už jsem doma. Jenomže na Bohdalcu najednou koukám, červené světýlko. Zrovna na místě, kde dělají často zátahy. Hrozně jsem se lekl. Technická kontrola! A tak jsem honem zapnul světla. Jenomže tou dobou stav mé baterie byl už velice žalostný. Motor zakašlal a Velorex začal škubavě skákat. To si ovšem na kontrolním stanovišti příslušníci vysvětlili po svém, že se snažím utéci. Nebyla to totiž technická kontrola, ale zátah na ozbrojeného vraha. A proto na mě vyběhli a když zjistili, že má vousatá tvář nekoresponduje s tváří zmíněného vraha, nejevili o mne další zájem.

Po této příhodě jsem se definitivně rozhodl, že s tím musím něco udělat. Šel jsem na to matematicky. Po různých propočtech jsem dospěl k názoru, že vlastně se jedná o to, že 45 wattové dynamo není schopno utáhnout dva reflektory a všechny ty další spotřebiče, kterých je rozhodně více než na motorce. A tak jsem si u Maškové v Hloubětíně koupil staré dynamo na Trabanta. 220 wattů, to to musí utáhnout. Zapojení nového dynamu ale vyžadovalo dost složitý zásah do konstrukce celé pravé strany motoru, kterou jsem si za pomoci svého humanitního vzdělání celou zkonstruoval sám. Teprve mnohem později jsem přišel na to, že zkrat byl způsobován banální záležitostí, zřejmě způsobenou mým předchůdcem. Při zapojení žárovek se totiž zkratovaly zdrojové plíšky pro dálková a klopená světla. Kdykoliv se žárovka vyndala, plíšky se zase rozpojily, takže na první pohled nebylo nic zkratované. Když jsem ovšem na toto přišel, byl už dávno přidělaný ten nový systém dynamu a tak už jsem se neobtěžoval předělávat zpátky.

Velorex a já III.

To však nebyla jediná radovánka, kterou jsem měl. Můj čarostroj se mi o ně průběžně staral... Takových banalit, jako byla pecka ve svíčce, která se děla skoro každý den, občas se uvolnila vačka u odtrhů, jindy spadl řemínek k vrtulce a dynamu, neustále tekla olej z převodovky, takže jsem ho musel dolívat a když jsem na to zapomněl, ubrousila se pacička na zařazování čtyřky, takže zase nešla čtyřka a když jsem to chtěl opravit, musel jsem motor demontovat a půlit. Tuto operaci jsem si na Velorexu prodělal víckrát. Pěkně jsem tomu motoru dal do těla, protože když jsem ho poprvé půlil, nemohl jsem kartery od sebe dostat, a tak jsem mezi ně vrazil sekyrku. Když jsem je dával dohromady, očistil jsem styčné plochy pilníkem. Samozřejmě, že kartery už nikdy poté netěsnily a olej z nich tekla ještě víc. Občas mi také ufouklo těsnění pod hlavou, vypadal řetěz a jiné a jiné maličkosti. Prostě kdykoliv jsem vyjel, měl jsem ruce špinavé od oleje a kolomazi až po lokty. Takže mi nezbývalo nic jiného, než sebou neustále vozit Solvinu a kartáček.

Vzhledem k technickému stavu vozu jsem málokdy dorazil na semináře a přednášky včas. Měli jsme jednoho profesora, který byl velice akurátní, čistotný a já jsem mu vrazil do místrnosti o deset minut

pozdě a ještě s rukama špinavýma a šmírem až za ušima. Vybalil jsem si v rohu u umyvadla Solvinu a zatímco on přednášel, já si tam drhnul ruce. Získal jsem si tím značný věhlas v profesorském sboru, což mělo své světlé i stinné stránky. Stinné v tom, že když jsem se ulejšel z přednášek, hned si toho všimli, protože nebyl rozruch. Na druhé straně jsem se ale zapsal jako zvláštní případ, něco jako "cvok, ale neškodný".

Vedle těchto technických banalit, které provázely každodenní provoz měl tento Velorex několik základních zapeklitých problémů. Volantem šlo otáčet asi tak těžce jako u autobusu bez posilovače. Nepomohl ani osvědčený prostředek - brzdová kapalina nalitá do čepů. Dále přední brzdy vůbec nebrzdily - byly totiž beznadějně zrezavělé. I kdyby se s nimi podařilo zabrzdit, na odbrzdění bych musel použít kladivo. A navíc se to táhlo občas vysmeklo, takže nebylo doslova čím brzdit.

Stala se mi jednou příhoda, kdy souhra dvou jinak běžných poruch mě málem připravilo o život. Jel jsem v Kobylisích z kopce dolů, zařadil neutrála a když jsem chtěl brzdit, zjistil jsem, že mi opět vypadlo táhlo od brzdy. Tudíž stroj nebrzdil. Zbývalo jediné - řadit rychlosti. A jako na potvoru vypadlo i páčka u řazení. Řídil jsem se nekontrolovatelně rostoucí rychlostí dál z kopce. Na poslední chvíli jsem zahlédl odbočku doprava, do mírného kopce. Strhl jsem volant, ale za rohem ležel někdo pod autem, nohy mu koukaly do půlky silnice. Málem jsem mu je přejel. Nakonec se mi podařilo zastavit o chodník.

Stroj měl ještě další kuriozity. Jako například, že předešlý majitel do něj dal velkou baterii, protože původní malé nestačilo vyrovnávat zkrat. Jenomže na tu velkou baterii nebylo zase ve Velorexu místo. Tak ji postavil spolujezdci před nohy. Ovšem ničím ji nepřipevnil. Ani já jsem se s tím neobtěžoval. Zpočátku, když jsem jezdil po špatné cestě, musel spolujezdec baterii držet nohama. A pokud jsem je sám, musel jsem ji neustále hlídat. Kdykoliv se mi totiž překloupila na stranu, bylo nutné se za jízdy sklonit pod palubní desku a honem ji narovnat rukou, aby z ní nevytekla všechna kyselina a neprožrala mi díru v podlaze.

Tento Velorex byl taky dost vybíravý, co se týče jízdních podmínek. Nevadila mu třeba jízda po pražských kočičích hlavách. To mu spíše vadil dvacetikilometrový úsek dálnice z Prahy do Mirošovic. Nevím proč, ale pokaždé, když jsem na tomto úseku jel, Velorex zřejmě stárou a klidnou jízdu po delší dobu nesnášel a pravidelně se na něm něco rozsypalo. Tudíž dá se říci, že úsek Praha-Mirošovice znám velmi podrobně, neboť jsem tam na mnoha místech proseděl a proležel hodně času. Rozhodně více, než kterýkoliv profesionální řidič, který tam jezdí každý den.

V některých věcech jsme dost bláznivý národ. U nás jsou lidé schopni svůj dopravní prostředek hájit do krve. Představte si, že jsou i tací, kteří se zastávají Trabantu! Tudíž já jsem se zastával Velorexu. Když jsem o něm mluvil, vždy jsem se o něm zmiňoval jako o svém autě, což ovšem společnost na našich dýchancích přivádělo vždy v zběsilý smích. Mnozí motoristé se však na Velorex dívají pohrdavě. A tak by nepřenesli přes srdce, aby je předjel. Jednou se mi podařilo, že jsem předjel - nebudete tomu věřit - se svým Velorexem šestsettrojkou.

Jel jsem takhle ze Spořilova po magistrále do Prahy. A tu koukám, že se zezadu blížím k pomalu se šinoucí šestsettrojce. To snad není možné. Tyto vozy jsem si na silnici pořádně nidky nemohl prohlédnout, protože mě mýjely takovou rychlostí, že jsem viděl jenom černý pruh. A najednou se tady vleče přede mnou. Řidič byl zřejmě zamilovaný nebo zamyšlený. Koukal z okna, doprava, zrovna na krásy michelské teplárny a Středočeských plynáren, které jsou z toho úseku dálnice vidět. Co bych to nevyužil? Přiblížil jsem se nepozorovaně zezadu, vrazil tam dvojku, což je forsáž a vyrazil se svými plácajícími se utrženými hadry vpřed. Akce se podařila, šestsettrojku jsem předjel. Udělal jsem si zase jednu čárku na palubní desku. No samozřejmě, že řidiče šestsettrojky málem ranila mrtvice. Za chvíli kolem mě projela žízňivá čára. Musel jet nejmiň stovacet. A jak byl rozčilený, projel takhle kolem radaru. A za chvíli ho taky stavěli příslušníci. Ha, ha! Dobře mu tak.

Velorex postupně čím dál tím víc troskovatěl. A tak, když se mi naskytla možnost koupit sice starší, ale

dobře udržovaný 350 kubíkový závodní motor, tak zvaný jednohup, rozhodl jsem se, že si svůj stroj vylepším. A oba motory jsem prohodil. Úpravy nebyly moc velké. Trabantové dynamo jsem ponechal. Jediný velký problém, který zbyl, bylo nastavit výfukové roury, aby správně pasovaly k výstupům z válců. Ale tady se projevila moje lajdárna. Místo abych si výfukové roury nechal někde u kamaráda nahřát autogenem, aby přesně padly, já že to zvládnu sám. Roury jsem uřízl a jal jsem se na ně elektrickou svářečkou navařovat konečnou přírubu. Jenomže u nás doma jsme měli nízký příkon proudu. Svářečka se proto stále lepila, nemluvě o tom, že jsem nikdy žádný dobrý svářeč nebyl. Tak jsem to tak sesmrkal, že výsledek byl žalostný. Na několika místech se mi podařilo výfukovou rouru propálit. Na jiných jsem zase měl chuchvalce strusky, zapečené ve sváru. Jednu stranu jsem špatně odhadl a když jsem to přišroubovával k válci, strhl jsem na něm závit, což bylo ovšem velice mrzuté. Ale já s tím vyrazil do ulic. Ani jsem se to nepokusil napravit. Jezdit v takto upraveném Velorexu byl zážitek. V první řadě, motor byl skutečně silný, takže mi hned při prvních jízdách úplně očesal rozetu na zadním kole a udělal z ní holý disk. Dále při startování, když už kopnul jednohup, tak to stálo za to. Má pravá dlaň se proměnila v krvavý flek. Při určitých režimech byl pak řev motoru zcela nesnesitelný a jeden můj kamarád, který se mnou jel po dálnici, o tom prohlásil, že poprvé v životě zažil práh bolesti zvukem, což nepřeháněl. Navíc oněmi propálenými dírami utíkal čpavý kouř, který mi chladící větrníček poctivě hnal do kabiny. Atmosféra za volantem byla tak krásně čpavá, že jsem pro slzy v očích doslova neviděl na cestu.

Ale i s tím jsem se naučil vyrovnávat. Naučil jsem se jezdit s otevřeným oknem za jakéhokoliv počasí, někdy to šlo jet jenom s hlavou vystrčenou z okna. Navíc mi s železnou pravidelností odpadával jeden z výfuků. Přidělat to rychle zpátky byla dřina, protože za první se k tomu nemohlo, závit byl stržený a výfuk i válce byly vždy tak rozpálené, že jsem si nejednou udělal puchýře na prstech. Párkrát se mi stalo, že jsem výfuk ztratil. Nevím, kam by to bývalo bylo spělo, ale dnes s ulehčením konstatuji, že jednoho krásného květnového dne jsem se v ulici Ke Karlovu potkal s taxikářskou Volhou, která na mě provedla taran. Vyjžděl jsem ze zatáčky, při pravé straně ulice a ona tam byla. Jela proti mně, ale byla skoro u pravého chodníku a tak jsem neměl kam uhnout. Došlo ke střetnutí, protože navíc ještě kočičí hlavy v této ulici byly nedávno vyměněny a byly posypané pískem. S mými brzdami jsem neměl šanci zastavit. I když se mi podařilo hezky prohnout nárazník Volhy, ona byla mazaná! Vzala mě za kolo a utrhla mi ho. Bouchnul jsem se tedy pěkně do hlavy o horní rám předního skla. Dostal jsem lehký otřes mozku a hlavně, v tu ránu jsem zapomněl všechno, co jsem měl umět na zkoušku z psychologie. Alespoň tak jsem se vymlouval, když jsem se příští týden na to potil při dotěrných dotazech našeho profesora.

A toto byl v zásadě konec mého Velorexu I. Jeho žalostnou trosku jsem odvekl domů na zahradu, pojišťovnu jsem nechal splnit její povinnosti a pak jsem ho prostě rozebral na součástky.

Velorex a já IV.

Neblahý souboj s Volhou ukončil existenci mého prvního Velorexu. Jeho odchodem na věčnost však skončila také jedna éra. Díky tomuto prvnímu Velorexu jsem se totiž zařadil mezi pitoreskní človíčky města Pražského. A stejně tak, jako ta paní, která chodí po Novém Městě a prodává gumičky již léta Páně, i já jsem se dostal na určitou dobu do podvědomí Pražanů, alespoň Pražanů v mé blízkosti, se svými věčně umaštěnými rukama až po lokty a má postava ležící pod Velorexem v nejrůznějších možných i nemožných končinách Prahy oblečená například do svátečního saka a kalhot vstoupila do místních kronik.

Po exitu prvního Velorexu jsem se opět vrhl na inzerci a začal hledat vhodného Velorexa pro své další automobilistické záměry. I našel jsem ho. Tentokrát to byl ovšem skoro superstroj. Alespoň ve srovnání s tím mým prvním. Měl jsem již motor třistapadesátku, dvouválcový, s dynamostartérem, který umožňoval, abyste nahodili motor jediným lehkým pohybem páčky a ne jako jsem byl zvyklý předtím. Z toho prvního Velorexu, který neměl dynamostartér, byl taky problém nahodit zpátečku. Totiž Velorex nemá obyčejnou zpátečku, jako mají jiná auta, udělanou přímo v převodovce. Aby se Velorex mohl rozjet pozpátku, přehodí se prostě celý chod motoru. Motor začne jít obráceně. Má to nesporně jednu výhodu, že můžete pozpátku

jet na čtyři rychlosti až skoro stokilometrovou rychlostí.

Jistě by byl zajímavý závod Velorexů pozpátku do kopce, kdyby ho chtěl někdy někdo uspořádat. Ovšem u starého Velorexu, který neměl dynamostartér, se musel přehodit předstih z jedné kladívky na druhé. Přepínací páčkou se nejprve motor vypnul, nechal se skoro doběhnout a pak v poslední chvíli, muselo to být ve správný okamžik, se přehodil na druhá kladívka. Když to všechno dobře dopadlo, motor zabafal a naskočil pozpátku. Že motor běží pozpátku, se poznalo podle rozsvícené červené dobíjecí kontrolky, protože na zpětný chod dynamo nedobíjelo. Teoreticky to zní jednoduše. V praxi ale například při otáčení na ulici nebo v jiných překérních situacích, kdy na vás zezadu troubí, přehodit motor na zadní chod nebyla v žádném případě legrace. Tak se mnohdy ukázalo jako účelnější si Velorex svléknout a jednoduše nadzvednout zadek a otočit ho do příslušného směru, protože Velorex má malý rejď a na otáčení potřebuje zhruba tolik místa jako "Vejtraska". U tohoto druhého Velorexu za předpokladu, že všechno fungovalo jako mělo, to byla otázka jenom dvou prstíků, které přehodily přepínač dynamostartéru a dynamostartér prostě nastartoval motor obráceně.

Pro ty, co nevědí, co to je dynamostartér, nutno říci, že je to taková věc, která při jízdě vyrábí elektřinu a tudíž je to dynamo a naopak, když se motor nehýbe a dodáme mu elektřinu z baterie, tak ten motor roztočí, tudíž startér.

I ošacení měl tento Velorex lepší. Nebylo tak děravé a záplatované a ani se mu nikdo nehonil po střeše a proto ani na jezdce nepršelo. I špičku měl docela slušně utěsněnou, takže nebylo nutné jako u toho prvního, vždy po svléknutí si kolena nechat nahřát. Skok v kultuře ježdění to byl vskutku kvantový. Volantem šlo otáčet i jednou rukou a ne přes zašprajcovaný půlmetrový sochor jako u prvního a tento Velorex dokonce i brzdil na všechna tři kola. I když tedy samozřejmě na každé kolo jinak, neboť jednotlivá kola byla s pedálem spojena samostatnými bowdenovými lankami. A jak jsem se jednou dozvěděl, máme prý u nás v Československu třetí nejvyspělejší výzkum v oblasti metalurgie, leč údajně nedokážeme vyrobit dva stejné kousky jakéhokoliv železného výrobku, který by měl identické pevnostní a mechanické vlastnosti. Každé lanko se proto natahovalo jinak, což znamenalo, že i kdybyste nastavovali brzdy třikrát denně, jakmile na ně jednou šlápnete, každé lanko se trošičku vytáhne o jinou hodnotu a pak už se jenom jedná o to, aby řidič včas odhadl, na kterou stranu se Velorex rozhodne udělat piruetu. Bude-li dělat levotočivou nebo pravotočivou. Ale to nic. To se naučíte spolu i s překonáváním takových zálužností jako jsou třeba koleje.

Ono vůbec jezdit s třístopým vozidlem na pražských kočičích hlavách není jednoduché. Je nutno se naučit spoustu různých triků. Tak například když máte před sebou nějakou překážku, takový rigol, koleje, případně padlého chodce, snažíte se to nebo ho samozřejmě nějak minout, abyste si moc nezašpinili karoserii. Jenomže u Velorexu s třetím zadním kolem, které je akorát přesně veprostřed, je to těžší než u dvoustopého vozu. Na to se člověk musí naučit osmičkový manévr. To znamená, že když vám překážka zmizí před čumákem vozu, zakvedláte volantem nalevo a napravo a tím začne zadní kolo kličkovat. Toto zvýší pravděpodobnost, že se zadní kolo překážce vyhne. Ovšem říkám, že se pouze zvýší pravděpodobnost, neboť jistota není žádná. S těmi koleji je to obzvlášť špatné. Na nich vám to strašně klouže. Když takový Velorex začne klouzat, je elegantní jako baletka.

Jednou se u Karlova náměstí stalo, že zezhora Ječnou si to řídil Velorex. Zprava z Karláku vyjížděla šestsettrojka. Bývaly by se tam vešly. Velorex byl na kolejích, jenomže on na nich v kritické chvíli uklouzl a vlétl té ubohé šestsettrojce pod kola. Ta do něj šťouchla, Velorex udělal boční přemet a zůstal ležet na boku. Obecenstvo ztichlo, upřeně se dívalo, co se bude dít. Řidič šestsettrojky celý bledý běží k Velorexu, který ještě ležel na boku, honem otvírá dvířka a volá dovnitř: "Človče, nestalo se vám nic?". Osoba ven se soukající jenom odpověděla: "Vůbec nic". Přitom ale jak vylézal ven, všichni kolem stojící viděli, že má takovou divnou cukaturu hlavy. Dav temně zaryčel a začal se připravovat lynčovat řidiče šestsettrojky. Kdo ví, jak by to bývalo dopadlo, kdyby se zmíněný řidič Velorexu neprokázal platným průkazem Svazu invalidů, který ho opravňoval získat tento vynikající dopravní prostředek se slevou.

S novým Velorexem jsem začal i nový život. Mým přátelům na mně sice dlouho něco chybělo. Nemohli si na mě jaksí zvyknout. Ve vlasech a ve vousech mi totiž chyběl prach a kolomaz a mé ruce každodenním mytím postupně ztrácely svou černou barvu, kterou měly před tím již permanentně. Opatřil jsem si dokonce i nové sáčko a kabát, které už nebyly tak ušmudlané a začal jsem se opět trochu podobat homo sapiens. I když jsem podle názoru některých svých přátel nikdy rysy Jožina z bažin neztratil. S tímto novým Velorexem stoupaly i mé řídičské ambice. Byl jsem tak opojen spolehlivostí svého nového hadrového oře, že jsem se rozhodl podniknout s ním cestu století. Pojedu s ním do Bulharska. V tu chvíli jsem ani netušil, jak heroickou se to stane odysseou.

Velorex a já V.

Velorex jsme vycpali vším potřebným. Podařilo se nám mezi zavazadla vměstnat vedle plné tábornické výzbroje kanystr benzínu. Velorex sice doposavad jezdil velmi dobře, ale řekl jsem si, že pro jistotu nebudu pokoušet osud a vzal jsem sebou skoro celou autodílnu. Vezl jsem si dokonce i malý svěrák.

Vyrazili jsme jednoho hezkého červencového rána velmi brzy a zamířili směrem k Bratislavě. Tehdy ještě nevedla z Prahy do Bratislavy dálnice. Vedla jenom do Mirošovic a z Bratislavy do Malacek. K Bratislavě jsem se přiblížil až k večeru. Na cestu do zahraničí jsme byli řádně pojištěni, měli jsme benzinové kupony a všechny ostatní náležitosti. Přesto jsme měli strach, neboť si z nás dělali kamarádi legraci, že takové splašené roury, jako máme my, prý přes hranice nepouštějí. Ne že bychom jim věřili. Ale jeden nikdy neví.

Hraniční přechod jsme projeli bez problémů. V Budapešti jsme vyhledali jednoho maďarského přítele a připravili ho na to, že se u něj na zpáteční cestě hodláme stavít a bez velkého zdržování jsme pokračovali v cestě. Nedozírnými rovinami Maďarska probíhala cesta bez větších zážitků. Všechno začalo až na rumunských hranicích. Doposavad a ani později v Bulharsku jsme nevyvolávali příliš velkou pozornost, neboť družstvo Velo zaznamenalo zahraničně obchodní úspěch v tom, že se mu podařilo vyvézt nějaké ty Velorexy do Maďarska a Bulharska. Tomuto exportnímu úspěchu však ušlo Rumunsko. Velorex zřejmě v tvrdé konkurenci Dácie neobstál. I když to zajisté muselo být o prsa. Proto taky jsme se stali po překročení rumunských hranic středem pozornosti. Kde jsme zastavili, tam se lidé srocovali. Na venkovských cestách se plašili koně, starci padali z oslů a opilci byli okamžitě střízlíví.

Hned u první benzinové pumpy jsme se dozvěděli, že kupony, které jsem si zakoupil na nejlevnější benzín už nejméně tři měsíce neplatí. A že benzín musíme kupovat za hotovost. Oba, já i má choť, jsme byli ještě studenti a hotovostí jsme nikdy moc neoplývali, Hlavně ne na této cestě. Snažili jsme se tedy u cestovní kanceláře dosáhnout buďto výměny za platné kupony, anebo okamžitou refundaci, ale dvoudenní jednání nevedlo nikam. Výsledek byl, že kupony nám budou refundovány v Praze a v Rumunsku budeme muset kupovat benzín za hotové. Krátce poté jsem zjistil, že pneumatika na zadním kole, která byla ještě v Praze, to znamená necelých 1000 km daleko úplně nová, byla teď již skoro bez vzorku. Nechtělo se mi věřit svým očím, že by se tak rychle mohla pneumatika sjet. Ale bylo to tak. Pneumatika prostě neměla vzorek. Co dělat, musli jsme jet dál. A protože se nám Velorex při jízdě kymácel, jak byl naložený, ještě jsem zadní pneumatiku trochu přifoukl, aby byla tvrdší. Proč ta pneumatika byla sjetá, na to jsem přišel až o několik měsíců později. Zjistil jsem totiž, že celá zadní vidlice je křivá a že zadní kolo stále běhalo trochu bokem. To byl taky důvod, proč naložený Velorex tak podivně šmajdal. Ovšem to jsem v Rumunsku ještě nevěděl. Přejeli jsme sedmihradské roviny a dorazili k Transylvánským Alpám. Když jsme projížděli jedním krásným kaňonem, kde tekla divoká řeka a představovali jsme si, jak by se krásně dala jet na keně, najednou kde se vzal, tu se vzal, z ničeho nic uprostřed silnice ležel velikánský balvan, který zřejmě spadl ze strání. Předními koly se mu vyhnout nebyl problém. Ale bylo to v zatáčce a všiml jsem si ho na poslední chvíli a nepodařilo se mi včas provést zmíněný osmičkový manévr. Došlo k prudkému nárazu, který zněl jako kov na kov. Velorex celý poskočil, ale setrvačností svých 60-70 km v hodině se řítit dál. Už však ne rovně, nýbrž zadek se začal smýkat nalevo a napravo. Vypadalo to, že se skoulíme rovnou do peřejí. Naštěstí se mi to podařilo ukočírovat a sjet ke straně.

Můj první dojem byl, že upadlo zadní kolo i s motorem. Ale když jsem zadek ohledal, nevypadalo to zase tak hrozně. Nárazem na kámen praskla zadní pneumatika. Ale jak to opravit. Měl jsem s sebou náhradní duši, a tak jsem kolo sundal, duši vyměnil a tu velkou díru na straně pneumatiky jsem vypodložil silnějším kusem gumy, který jsem pro takový případ vezl s sebou.

Za půldruhého dne se nám podařilo dorazit k bulharsko-rumunské hranici. Přepřavili jsme se přes veliký most Přátelství, který vede před Dunaj, ale na druhé straně nám opět ze zadního kola utekl vzduch. Tentokrát to bylo vážnější. Plášť pneumatiky jsme měli prodřený, na běhounu skrz na skrz. No to je konec. Nebyl jsme přesvědčen, že bych toto nějak dokázal. Ale rozhodl jsem se, že se o to přece jenom pokusím. Následovalo obvyklé vykládání Velorexu, stavění ho na pákový hever a demontáž celého zadního kola. U zadního kola Velorexu je to obzvlášť složitá operace ve srovnání s běžným autem, kde stačí povolit jenom čtyři šrouby. Tady se musí ještě odpojit řetěz, brzdové lanko, a vytlouci osička. Díru jsem opět vypodložil kusem tvrdé gumy, ale toto řešení se neukázalo jako příliš trvanlivé. Zbývajících padesát kilometrů do Varny jsme díky neustálému opravování zadního kola jeli celý den. Obřad - vykládání a opravy - jsme s železnou pravidelností prováděli každých několik kilometrů. Doufal jsem, že se mi ve Varně podaří koupit novou pneumatiku. S Velorexem se nám podařilo doplazit do kempu, pak jsme jeli do prodejny autobusem. Ale pneumatiky došly a i kdyby je měli, stála by jedna 42 leva, což bylo zhruba třikrát tolik než u nás. S takovýmto obnosem jsme chtěli vyžít skoro deset dní. Byl jsem tím tak rozrušený, že jsem na zpáteční cestě zapomněl v autobuse tašku se všemi doklady a penězi. Tentokrát se ale šťastně rozhodla být na nás jednou milosrdná. Autobus se mi podařilo dohnat na konečné a tašku jsem našel tam, kde jsem ji zapomněl.

Začal jsem se vyptávat lidí v okolí kempu, zda by věděli o nějaké pneumatice. Nakonec jsem se propracoval k takovému místnímu všeumělovi, který pro lidi z okolí opravoval všechno od hodinek až po traktory. Na dvoře měl veliké skladiště haraburdí. Hledal jsem, hledal, až jsem v té hromadě našel pneumatiku příslušných rozměrů, i když notně zpuchřelou. Pak začalo smlouvání. Šel jsme na něj s ideou slovanské vzájemnosti a on se slzami v očích tureckého bazarového prodávče mi ji nakonec prodal za 10 leva, i když mě předem ujistil o tom, že kvůli tomu jeho děti nebudou mít co jíst. Cena to byla sice astronomická, neboť v Platnéřské ulici v Praze za to mám skoro novou, ale hlavně jsem měl pneumatiku.

Zpuchřelá pneumatika při pojíždění podél pobřeží sloužila prozatím dobře. A tak se Velorex rozhodl nám to osladit jinak. Když jsme překročili hranice do Rumunska, utrl se pro změnu nýt, který držel podložku s odtrhovými kladívky na dynamostartéru. Motor nejprve chvíli střílel, pak zabafal a zhasl. Nýt jsem nahradil provizorně kusem drátu. Jenomže ten se zase dotýkal rotoru dynamostartéru, takže jsem dynamostartér málem spálil. Přišel jsem na to zcela náhodou, když jsem si při jedné zastávce všiml, že se z dynamostartéru kouří. Tentokrát jsme měli skutečně na mále. Bez dynamostartéru bychom bývali těžko dojeli. To je totiž součástka, kterou neseženete pořádně ani v Československu. A už vůbec ne ve finanční situaci, ve které jsme byli, když jsem, abych ušetřil na benzin, omezil své jedení na jednou za den či na jednou za dva dny. Člověk si zvykne na všechno. Sádla jsme měl vždy dost. A tak jsem po určité době byl schopen být bez jídla skoro neomezeně dlouho s téměř neztenčeným výkonem. Hlad byl zatlačován stálými starostmi s řízením, prováděním neustálých oprav a jinými kratochvílemi této vesměs nudné cesty.

Horší to bylo s mou chotí. Ta byla vždy štíhlá a tudíž neměla co spalovat. Mými hladovkami značně trpěla, i když jsem ji samozřejmě nenutil dodržovat je tak rigorózně. Dorazili jsme do Budapešti. A zpuchřelá pneumatika bouchla. Tady jsem si půjčil od kamaráda něco forintů a koupil novou pneumatiku. Druhý den ráno jsem se opět pustil do demontáže kola. To šlo sice docela dobře, ale zato nasazení nové pneumatiky se ukázalo být velmi obtížné. Kraj pneumatiky ne a ne se nechat navléci na ráfek. A tak jsem se s tím dřel, na kole seděl, páčidly páčil, až najedlou odpor povolil a pneumatika slouzla na ráfek jako po másle. Bylo mi to trochu podezřelé, ale nevěnoval jsme tomu příliš

velkou pozornost. Kolo jsem pořádně napumpoval, nasadil a vyrazili jsme. Neužili jsme ani patnáct kilometrů za Budapešť a kolo bylo zase prázdné.

Velorex a já VI.

"To snad není možné", vykřikl jsem, "vždyť je to nová pneumatika!" Důvod se ukázal, když jsem pneumatiku opět sundal. To, že mi nakonec pneumatika při prvním nandávání vklouzla na ráfek, bylo způsobeno tím, že se rozpojily sváry na okrajovém zpevňovacím drátu v pneumatice a ten pak vyhrězl ven a protrhl v délce několika desítek centimetrů duši. Duše se hodila akorát na přidání do táboráku. Rezignovaně jsem konstatoval, že nová pneumatika je pryč. Koukající dráty jsem bezmyšlenkovitě uštípl kleštěmi. Nacpal dovnitř další záložní duši a vypodložil tlustou gumou. Ty dráty jsem ovšem štípat neměl. Jak jsem je uštípl, malinko jsem je přitom ohnul. A jak se to kolo otáčelo, tahaly dráty těmi drápkami za gumovou podložku tak dlouho, až ji odtáhly na stranu a opět duši roztrhly v délce několika desítek centimetrů. Duše to byla poslední. To jsme byli takových deset kilometrů před Komárnem v kapse ani forint. Nezbylo nám než Velorex nechat u cesty, stopnout si auto a dojet do Komárna, tam jsme pěšky přešli hranici, vysvětlili celníkům, co se nám stalo a začali na naší straně shánět pneumatiku. Jenomže ona byla sobota, skoro noc a kde v sobotu v noci seženete pneumatiku. Nakonec jsme dospěli až na místní taxislužbu. Taxikáři, když vyslechli naši odysseu, rozhodli se nám za každou cenu pomoci. A tak za půldruhé hodiny jsme měli pohromadě pneumatiku i duši. Jenomže pneumatiku o číslo menší a duši o číslo větší. Věděl jsem, že tahle pneumatika jakžtakž na ten ráfek půjde, a proto jsem se rozhodl riskovat. Taxikářům jsem poděkoval a překročil opět hranice, Velorex opravil a dojel s ním na náš hraniční přechod.



Přesně na hraničním přechodu nám z kola opět utekl vzduch. Nechali jsme se odbavit a kousek za přechodem jsme duši zalepili. Tentokrát to byla malá dírka způsobená tím, že velká duše se skládala v těsné pneumatice a prodřela se. Byli jsme ovšem nuceni přespat kousek za Komárnem, neboť defekt se opakoval. Další den se mi podařilo po několika opravách defektů najít to správné modus vivendi s naší novou duší. Zjistil jsem, že když budu dodržovat rychlost 50 km za hodinu a nepojedu rychleji, duše si dá docela i říct. Duše si taky říct dala. Ovšem Velorex zřejmě usoudil, že by to pro nás bylo ještě příliš jednoduché. A tak postupně na cestě ku Bratislavě nám tam přestaly jít rychlosti. Poslední rychlost šla zařadit před Státnou bankou ve středu Bratislavy. A pak konec. Celá převodovka se zablokovala. Stroj se mi podařilo ještě rozhýbat a vjet s ním až na dálnici do Malacek, ale kus před Malackami převodovka vypověděla službu nadobro. Nešlo s ní vůbec hnout ani tam, ani zpátky. Musel jsem odpojit řetěz a stopovat. Zastavil nám nákladní vůz, který nás odtáhl alespoň do Břeclavi. Vypadalo to, že zbytek cesty takto dostopujeme.



Má choť si vlezla do kabiny nákladáku, já usedl za volant, Velorex řádně přivázal a vyrazili jsme. Ovšem, co jsme zapomněli řidičovi nákladáku říci bylo, že naše pneumatika vydrží maximální rychlost padesáti kilometrů. A to bylo podle mého tachometru. A to jsem netušil, že padesát kilometrů na mém tachometru je něco jiného, než padesát kilometrů na jeho tachometru. Za chvíli už můj tachometr ukazoval devadesát kilometrů. Začal jsem troubit a svítit. Jenomže řidič si mých signálů nevšiml, protože mě přes hluk svého motoru neslyšel a mé světlomety mu svítily pod kola. Věděl jsem, co bude následovat a v hrůze jsem to očekával, přitom jsem tomu nemohl nijak zabránit. Velorex byl neúprosně tažen vpřed. A pak to začalo. Nejprve to bylo cítit jako drncání. To už jsem věděl, že uchází vzduch. Drncání se změnilo ve šhubání do stran. Zuřivě jsem manipuloval s volantem, abych to nějak vyrovnal, ale stále jsem byl vlečen stejnou, neúprosnou rychlostí. Nakonec už jsem to nemohl ukočírovat. Velorex se postavil na pravé přední kolo a šel do kotoulu. Zařval jsem si, ale ještě jsem si stačil lehnout na sedadlo spolujezdce. V tu chvíli se naštěstí lano přetrhlo. Všechno bylo dílem okamžiku, ale pro mě to bylo jako zpomalený film. Myslel jsem, že je to můj konec. Velorex udělal boční přemet, opět se postavil na všechny tři a zastavil se jako by se nechumelilo. Třesoucí jsem se vytáhl ven a ohledal škody. Mimo utržené zahrádky a prodřené střechy se mu nestalo vůbec nic. Mí dobrodinci si všimli, že jim chybím na provaze asi tak až po půl kilometru a přicouvali za mnou zpátky. Nechal jsem si s díky vrátit choť, poděkoval jim za laskavost a šel jsem si z dálničního telefonu zavolat VB. Ti přijeli i s odtahovou službou, kroutili nad tím hlavou a nechali mi Velorex odvezt těch pár kilometrů do Malacek na jejich parkoviště. Udělali jsme si malý uzlíček na cestu a zcela vyčerpaní a utmácení jsme se jali stopovat. Kupodivu z Malacek jsme dojeli do Prahy snad jenom na třikrát. Z Brna jsme chytli jedno nákladní auto až do Prahy na Sokolovskou. Domů jsme dorazili pozdě večer. Prospali jsme půl příštího dne. Byl jsem ovšem odhodlán Velorexem za každou cenu dojet do Prahy po vlastní ose. A zrovna následujícího dne se můj otec chystal s matkou na dovolenou na Slovensko. Honem jsem posbíral všechny nutné součástky z těch několika trosek motorů, co jsem měl doma, vzal si veliký pytel náradí, a to všechno jsem přibalil otci do auta. Přibalil jsem i svou choť, aby mi na zpáteční cestě nebylo tak smutno.



Velorex a já VII.

Náš Velorex jsme zastihli na parkovišti tak, jak jsme ho tam nechali. Následovalo jednání s náčelníkem stanice, aby mě pustil do jejich dílny na noc. Podařilo se mi to až když jsem ho přesvědčil, že se mě nezabaví. Pustil jsme se do kuchání. Můj doprovod se zatím odebral do blízkého autokempu. Celá ta operace

mi trvala do tří do rána. Když jsem převodovku otevřel, byla to jenom hrstka šrotu a špón. Praskla totiž jedna ze dvou osiček a to tak, že se kolečka o sebe mlela tak dlouho, až už nebylo nic k rozemílání. Naštěstí jsem měl s sebou celou jednu náhradní sadu převodovky. Oprava proběhla bez větších problémů. Byl už jsem taky ostřílený Velorex-expert, i když jsem nakonec ještě stačil přehodit kontakty na cívkách, a proto jsem nebyl schopen až do božího rána uvést oba válce v pravidelný chod. To mi ovšem ráno pomohl odstranit místní mechanik, když přišel do práce. Při opravě jsem přišel na to, že jsou mírně uvolněné ojnice, a že by brzo potřebovala celá klikovka vyměnit. Odtud jsme se již bez dalšího zpestření dostali do Prahy. Byla to jedna z největších odysseí mé automobilistické existence. Zhubnul jsem při ní o deset kilo za tři neděle. Ale i když bych ji nechtěl znovu absolvovat, dobře se na ni vzpomíná. Nějakou dobu po návratu jsem také přišel na to, proč se tomu Velorexu tak sjíždělo zadní kolo. A tak jsem vyměnil zadní vidlici. Pak Velouš nějakou dobu sekal dobrotu. V prosinci toho roku mě kamarád pozval na trampské setkání do Roztání za Ještědem. I když už byla zima, ubezpečen relací "Zákruta", že silniční správa je letos více než jindy připravena sypat silnice a zajistit bezpečnou dopravu v zimních měsících, a že snad bude sypat silnice až lidem před dveře, jsem v klidu onen osudný pátek vyrazil. Vyrazil jsem i přesto, že přes noc značně padal sníh a celá krajina byla hezky pocukrovaná. Až k Trutnovu to šlo. Až tam skutečně silniční správa nelhala. Ovšem jakmile jsem zahnul na libereckou, silnice se změnila rázem v jedno kluziště. Nikde ani kousek škváry nebo jiného podobného prostředku. Navíc ještě v tom ledu byly vyjeté koleje, což dvoustopým vozidlům alespoň drží směr. Ale já s tím nešťastným třetím kolem jsem se smýkal na hladkém, kulatém středu. Tu kolo sjíždělo nalevo, tu napravo. Ujel jsem po té liberecké snad 500 metrů a nebyl jsem schopen ani po takřka úplné rovině jet dál. Tak jsem si řekl, že se na to musím podívat a svlékl jsem Velorex. Jenomže jakmile jsem se postavil na cestu, natáhl jsem se jak dlouhý, tak široký. Takhle se asi nikam nedostanu. Počasí bylo chmurné, ocelové mraky letěly těsně nad zemí a svištěl ledový vítr. Ale to přece bohdá nebude, abych tam nedojel! Přece ani Jan Lucemburský z boje neutíkal. Akce potřebovala změnu taktiky. Stáhl jsem se zpět na turnovskou silnici, zajel až do Turnova k nejbližšímu železářství. To mělo naštěstí otevřeno, nemělo žádnou inventuru ani přejímku zboží, jak by se dalo předpokládat. A jak se sluší, zakoupil jsem tam čtyři takové řetízky, co se používají jako obojek pro velké psy. K tomu jsem zakoupil ještě čtyři visací zámky a tyto řetězy jsem omotal kolem zadního kola a k drátům zamknul visacím zámkem, aby pevně držely. Ha! Vyzrál jsem nad ledem. Železné řetězy se vesele zakusovaly do ledu a tak jsem mohl vyrazit směrem k Liberci.

Veze jsem si, jako obvykle, svou choť Dášu. Měl jsem už ale nějakou tu dobu povolený převodový řetěz. A namáhání zadního kola řetězy vedlo k jeho dalšímu a rychlejšímu povolování. Po cestě mi několikrát spadl. Ale v té zimě, kdy mi mrzly konečky prstů kdykoliv jsem ho nasazoval, se mi nechtělo podstoupit onu proceduru s jeho napínáním. A tak jsem se ubezpečoval, že to vydrží až do toho Roztání.

Nevydrželo. Dojel jsem až do Liberce, naštěstí ke garážím hromadné městské dopravy, odkud zahýbala cesta přes Ještěd dozadu do Roztání. Tam totiž mi řetěz vypadl znovu a tentokrát tak, že se vzpříčil na malém ozubeném kolečku. Při té příležitosti utrhl celý spínací mechanismus spojky i s kusem hliníkových držáků na karteru. Bylo to neštěstí veliké. Jak to v tom sněhu opravit? Ale jak říkám, naštěstí se to stalo u těch garáží. A tak jsem se svou vrozenou výmluvností a s pomocí laskavosti několika řidičů propracoval až k nim do dílny, kde se mi podařilo za půldruhé hodiny udělat nové úchytky na spínač spojky. Když se nám to stalo, byli jsme již pět hodin na cestě z Prahy. Měl jsem skutečně dojem, že jsem dojel na konec světa, že Liberec je na severní točně.

Když jsem opravu skončil, byla už úplná tma. Začal padat nový sníh. Autobusáci nám říkali, ať dál nejezdím, že prý cesta do Roztání není protažená a že jsou i přerušené autobusové linky. Já si však říkal: "To by bylo, abych tam nedorazil." A vyrazili jsme dál. Skutečně - cesta byla zasypaná takovými dvaceti čísly čerstvého sněhu, ve kterých byly vyjeté dvě hluboké koleje těch několika vozů, které projely přede mnou. A před námi byly serpentiny. Ty dvě koleje by bývaly šly. Ale zase to třetí kolo, které se neustále zahrabávalo do závějí uprostřed cesty. Znamenalo to, do toho kopce se rozjet a vůbec nikde se nezastavit, ani na moment. Nedovolit ani jednou, aby si motor škytl. To se nám ovšem nepodařilo, neboť v takových zatáčkách jsme ztráceli tah. A tak se nedalo nic dělat. Má drahá choť, která tehdy ještě neuměla

řídít, musela tlačit. Jenomže, když mě roztlačila, musela v tom hlubokém sněhu jedoucího Velorexu předběhnout, to ještě o dveře, protože ty dveře se otvírají dozadu, oběhnout je a za jízdy naskočit dovnitř. I když samozřejmě pro ni, která je menší a tudíž nemusí Velorex oblékat, ale může do něj nasedat, to nebylo tak obtížné, jako by to bývalo bylo pro mě. I přesto to byl husarský kousek. Myslím, že se ten večer hezky proběhla.

Pokud jsme totiž jeli do kopce, takovýto zákrok vyžadoval Velorex zhruba každých 500 metrů. A do toho Roztání to pár kilometrů je. Na místo určení jsme dojeli jako jedna velká bílá sněhová koule. Trampové, kteří byli shromážděni v místní tělocvičně, když uslyšeli mohutné burácení našeho motoru, se i s púllitry v rukou vyřítli ven a s otevřenými ústy sledovali náš triumfální příjezd. Ovšem z vozu nás museli takřka vynášet. Mou choť kvůli únavě a mě, že jsem byl zmrzlý do polohy skrčence. Když mě konečně vyndali, museli mi kolena nahřívát letlampou, abych je mohl narovnat. Pak nás uložili v tělocvičně ke kamnům a začali nás křísit dobrými dávkami rumu.

Po několika štamprdlích nám už bylo docela dobře. Večerní program byl moc zajímavý, i když si z něho moc nepamatujeme. Hodně se tam zpívalo, říkalo mnoho vtipů, byly tam i některé komické scénky, ale my jsme to většinou proklímali. Jednak díky cestě, jednak díky léčebné kůře. Ovšem cíle bylo dosaženo, příroda byla přemožena. Náš REX-VELO byl skutečně oslavován jako velký rek.

Velorex a já VIII.

Návrat domů už nebyl tak hrozný, neboť místní silniční správa se skutečně překonala a nakonec se rozhodla, že by přece jenom, až o víkendu, měla tu cestu alespoň protáhnout, když už ne vysypat škvárou. A tak i učinili a tudíž se nám zpátky jelo o mnoho lépe a kupodivu jsme až do Prahy, celých 130 kilometrů, ujeli bez jediného opravování.

I řekl jsem si, že to přece takhle dál nejde, že ten Velorex musím nějak dát do pořádku. Rozhodl jsem se udělat generální opravu. Navštívil jsem proto prodejnu náhradních dílů družstva Velo. Samozřejmě můj nákupní seznam z poloviny obsahoval věci, které nikdy nebyly, nejsou a nebudou, či jsou v úzkém profilu nebo jinak jsou postrádány na regálech prodejny. Ale nezoufal jsem si. Podařilo se mi získat alespoň celý původní, na míru šitý apartní kabátek z pogumovaného plátna. Hned jsem si řekl, že je na čase miláčka taky jednou převléci, neboť když je Velorex údajně králem rychlosti, jak napovídá jeho jméno, měl by podle toho také vypadat. Velkou část motorových součástek je totiž možné získat v běžných Mototechnách pro motocykly, či výměnou formou jako například kliková hřídel v některých opravnách, kde vedle motocyklů opravují také Velorexy. Nemyslete si však, že převléci Velorex je tak jednoduché. Kdepak! To bychom měli život příliš snadný a tento úžasný dopravní prostředek by neplnil svou úlohu. Apartní obleček je prodáván bez knoflíků a knoflíkových dírek, kterými se připevňuje na onu změt rour, které tvoří jeho kostru a pro které se mu také říká "splašené roury". A proříznout ty díry na správném místě tak, aby obleček nebyl nikde krabatý a byl správně napnutý. A ještě k tomu v zimě každou díрку opracovat, opatřit kovovým lemem na takové patentní cvočky - to je skutečně práce pro odborného krejčího.

Měl jsem s tím trochu zkušenosti už z prvního Velorexu, kde jsem se sám rozhodl vyměnit střechu a dopadlo to dost po řemeslné stránce katastroficky. Tentokrát - podruhé díky svým zkušenostem oblékání oblečku nebyl takový problém. I výměna brzdových obložení a další drobnosti nezpůsobily žádné větší potíže. Zakopaný pes se ukázal být v motoru. Rozhodl jsem se totiž, že mu vyměním klikovou hřídel. Byla už pěkně vyklepaná a při nízkých otáčkách docela hezky zvonila. Motor jsem asi půldruhou hodinu doloval ze změti rour pod nadzvednutou zadní částí zavazadlového prostoru. Když jsem ho konečně vydoloval, to vše jsem prováděl venku pod širým nebem, odnesl jsem si ho do tepla dílny. Tam jsem ho pečlivě, asi tak

hodinu, rozebíral do šroubku, abych z něho získal klikovou hřídel, kterou jsem pak odnesl na výměnu do opravny motocyklů, kde mi za ni dali jinou, generálkovanou. Tu jsem si opět přinesl domů, řádně opatřil ložisky, všechny spoje namazal Hermetikem (tentokrát už jsem přistupoval ke spojům velmi opatrně), nepoužíval jsem na otvírání karteru ani sekyrku, ani na čištění ploch pilníku - jako dříve, ale správně předpisově benzínu, a všechno jsem dal takřka podle předpisu zase zpátky dohromady. Motor vypadal moc dobře. A tak jsem ho zase vzal do náručí - byl potvora pěkně těžký - a odvrávoral s ním zpátky k splašeným rourám, abych ho tam zase ponořil do jejich změti. Jenomže když jsem asi po hodině k němu připojil všechny výfuky a bowdeny a páčky, zapnul dynamostartér, nestalo se vůbec nic. Motor se nepohnul a z dynamostartéru se jenom kouřilo. Zkusil jsem to ještě několikrát, dokonce i ručně - ovšem nepodařilo se mi ho vůbec otočit. No nazdar ! Co to může být? Nezbyvalo nic jiného, než ho opět vydolovat, odnést zpátky do dílny, zase celý rozebrat, ale když jsem ho rozebral, nezjistil jsem nic nenormálního. Tak jsem ho zase dal dohromady, zkusil jsem s ním otočit, když jsem ho měl polosložený. Všechno se otáčelo. Tak jsem stáhnul kartery k sobě, nasadil válce. Jenže to už člověk normálně rukou s klikovou neotočí, tak jsem ho musel zase odnést zpátky do Velorexu, abych viděl, zda se to bude točit. A ono zase nic. Tuto proceduru, vyndávání, rozebírání motoru, dávání dohromady a zpětné montáže jsem za jeden jediný týden zopakoval třiadvacetkrát(!), než jsem přišel na to, čím to bylo.

Zpočátku mi samozřejmě trvalo vyjímání přes půldruhou hodinu. Ke konci už jsem se stal takovým expertem, že jsem motor demontoval za dvacet minut, rozebíral za dalších dvacet minut a dával dohromady za půl hodiny. A montoval taky dvacet minut.

Celý týden jsem pracoval ve dne i v noci. Jednou mi dokonce přišel pomoci kamarád, který se mnou strávil celou noc až do rána do půl páté v mé šílené snaze objevit příčinu, proč se motor netočí. Když jsme při mrazu mínus šest stupňů vyndávali a nandávali motor dvakrát. A pak mě to jen tak napadlo. Snad není křivá klikovka. Ona totiž u motorek a Velorexů není z jednoho kusu, ale je lisovaná z několika. A snad mi ji dali špatně slisovanou, anebo jsem s ní někde klepnul v tramvaji. Ona taková klikovka moc nepotřebuje. A tak s tímto podezřením jsem klikovku bafnul, odnesl ji a vyměnil za jinou. Tentokrát se ukázalo, že jsem zřejmě měl pravdu. Už ani nedoufaje jsem si sednul za volant a pohnul páčkou dynamostartéru. Motor naskočil na druhé otočení. Byl to tedy naprostý opravárenský maratón. Sám se divím, že jsem to po cestě nevzdal. Ale jaksi jsem nemohl. Musel jsem na to přijít, co tomu je. Nemohl jsem kvůli tomu ani spát, proto jsem dělal i v noci. A nakonec jsem přece jenom zvítězil.

S Velorexem jsem pak byl ještě několikrát na horách s použitím mých osvědčených sněžných řetězů ze psích obojků. Měly visací zámky, ale jeden problém: každý měl jiný klíč, a když jsem je potom zkřehlými prstíky chtěl odemknout na čisté silnici, byl to vždy problém najít ten pravý. Ale taky se to zvládlo. Na jaře jsme pak na Velorexu provedli zátěžový rekord. Na zahrádku na střeše jsme na naložili dvě keni a dovnitř se nás složilo pět. Jak? Nejprve si jeden vlezl dozadu do zavazadlového prostoru, kde normálně bylo místo pro jednoho stočeného člověka. Pak si k němu vlezla druhá, nejlépe samozřejmě dáma a museli se do sebe velmi intimně zavinout. Pak si na sedadlo vedle řidiče sedl jeden, který si na klín vzal druhou dámu. Nu a pak jsem zbyl jenom já - řidič. Takto naložení, se dvěma keňami na střeše, jsme se dopravili do Týnce nad Sázavou. Když jsme přijeli na místo určení, byl zrovna takový hezký jarní den a teplo, seděl tam před domečkem jakýsi starý pán s dýmku. Už samotný příjezd hromady lodí na třech kolech ho vyvedl z míry natolik, že mu zhasla dýmka. Ale co následovalo! Nejprve vystoupil jeden člověk. Já. Sám o sobě osoba veliká a chlupatá. Pak vylezla dáma, pak další. To už starému pánovi ta dýmka z ruky vypadla, když konečně jsme vytahovali pátého, ztuhlého, skoro udušeného ze zavazadlového prostoru. To vstal, jako kdyby nám chtěl vzdát hold. Ovšem, když jsme potom kolem něho nesli lodě, nebyl schopný ze sebe vypravit ani slovo. Jenom na nás koukal - čelist měl zablokovanou v poloze "otevřeno". No prostě - "splašené roury" nám sloužily, co mohly.