



Cúcciola

Není psík jako Psík

Psíci mohou být různí. Psem baskervillským počínaje a neurotickým ratlíkem konče. Mně je ale nejsympatičtější psík vrčící ve čtyřtakti. Tak jako jiní dostávají psa za vysvědčení, maturitu apod., já toho svého dostal k osmnáctým narozeninám. Byl malý, studený a rozložený v bedničce. Ne, neděste se, hovořím zde o svém prvním veteránu, pomocném motorku „Cúcciola čili Psík“. Kola s pomocnými motorky jsou u nás – naprosto neprávem – opomíjena. Je pravdou, že jsou takové konstrukce, kde slovo *pomocný* značí, že jezdec musí motoru vydatně pomáhat šlapáním a často se velmi nadře, aby překonal jeho odpor. To však rozhodně není případ Cúcciola, které naopak jezdci na bicyklu nejenže vydatně pomáhá, nýbrž jeho práci zcela nahradí. Z obyčejného kola se tak rázem stane malý motocykl.

Nejprve bych se zastavil u názvosloví. Je třeba rozlišovat mezi pomocným motorkem ke kolu a motokolem. Tyto dva pojmy se většinou spojují dohromady, ač to není tak úplně jedno a to samé. Pomocný motorek k velocipédu, jak sám název napovídá, je určen k přidání k obyčejnému jízdnímu kolu, bez dalších zvláštních konstrukcí, úprav apod. Nevyžaduje tedy speciálního rámu, ač jsou k němu silnější rámy často nabízeny. Jde většinou o nějaký druh odpružení či použití větších rozměrů pneu. Naproti tomu motokolo má svou vlastní konstrukci a je to spíše malý motocykl s pedály (motokola s motory Sachs, ČZ 98, Jawa Robot). Ale nyní zpět k Cúcciolu.

Jak se na Psíku jezdí

S chovem Psíků mám již dvanáctiletou zkušenost a mohu říci, že je to jeden z nejuzásnějších strojů vůbec. I přes pobavené úsměvy a pohrdlivé úšklebky, žel často také z řad veteránistů, přesto či právě proto, že jsem nesčíslněkrát vyslechl věty typu „Proč si radši nekoupíš Babetu?“ jsem s ním naježdil stovky kilometrů. Vyzkoušel jsem různé rámy a mohu jen doporučit silné cestovní kolo, nejlépe na balónech. Nějaké to přidavné odpružení přední vidlice nebude rozhodně na škodu. Také větší sedlo, třeba z Robota, je pro delší cesty téměř životní nutnost. Tuto zkušenost jsem udělal v roce 1995, kdy jsem se v srpnu

vydal z Prahy na sraz do Domažlic. Tehdy jsem měl Cúcciola vmontované do lehkého sportovního kola Falcon. Sportovní sedlo a kola 26x1 a 3/8 udělaly své. Ještě příští víkend jsem si nemohl pořádně sednout. Přesto jsem těch 150 km ujel za cca sedm hodin, to včetně přestávky na svačinu, oběd a lepení pichlé duše. No, osobně bych to takto na kole určitě neujel.

Cúcciola je znamenitý tahoun. Není kopce, který by nevyjel. Když se ještě jezdila Nerudovka, vyublali jsme jí s kolegou Kubištou v pohodě až nahoru, za což jsme oba obdrželi „Uznání prezidenta ČsKHV za soulad jezdce a stroje v Concourse d'Elegance“. Můj soulad byl poněkud narušen tím, že jsem tehdy ještě neměl na svém stroji volnoběžku a tedy jsem si nemohl přišlápnout. Pedály fungovaly pouze jako stupačky. Přesto jsem vyjel, pouze v tom nejprudším zlomu jsem musel poněkud nedůstojně hrábnout nohou jako na koloběžce. Vyjet pak již s volnoběžkou kupř. na vrchol Koráb u Kdyně byla hračka. Ukažte mi kopec a já ho vyjedu.

A co teprve ten zvuk! Už dobový slogan hlásal: „Malý motorek se zvukem dospělého motocyklu“. To je opravdu výstižné. Z dále jest slyšeti mocný zvuk jakéhosi sportovního půllitru, však ozývá se stále jakoby z jednoho místa. Co to může být za stroj? Tu pochvilí objeví se cyklista. Ač nešlapaje, řítí se závratnou čtyřicetikilometrovou rychlostí, jakoby usilovně šlapal. Tohle že je ono? Ta mašina, kterou jsme vyhlíželi?

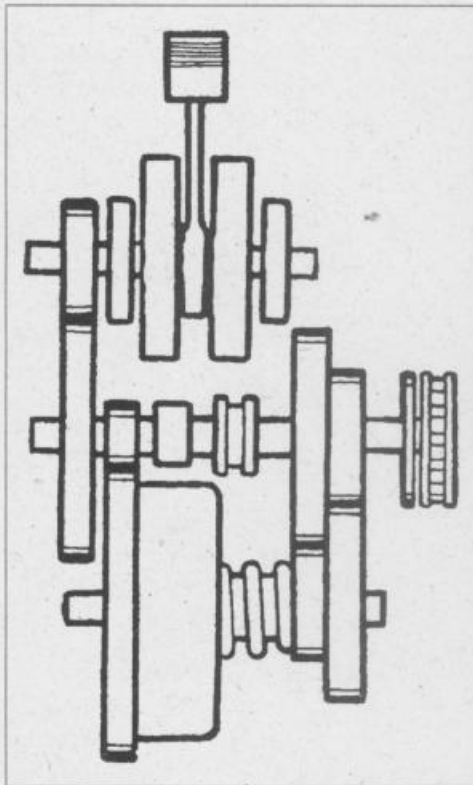
Nebo takový pohled na běžící Cúcciola. Setrvačnick se točí, výfuk spokojeně bublá a víří obláčky prachu pod strojem a tam nahoře na hlavě kmitají ventilky, které mají rozverní kamarádi žertem přirovnávají k hřebíkům.

Narodil se Pejsek

Zrod Cúcciola byl tak trochu malým dobrodružstvím. Jeho otec, Aldo Farinelli, právník, spisovatel a spolujitel známé továrny SIATA (Societa Italiana Applicazioni Tecniche), žil během války v Turíně. Krátce po příměří v r. 1943 začal plánovat malý pomocný motorek pro obyčejné jízdní kolo, který by do něj mohl být zamontován bez jakýchkoliv konstrukčních úprav. Práce na konstrukci a také obstarávání materiálu na pokusný prototyp však muselo probíhat tajně, neboť veškeré takovéto činnosti byly vládou zakázány. Vše muselo být podřízeno válečnému průmyslu. Farinelli byl jedním z mála lidí, kteří si uvědomovali, jaký bude v poválečné Itálii zájem o malý, jednoduchý a spolehlivý dopravní prostředek. Zoufalá ekonomická situace a především nedostatek a špatná kvalita benzínu – to vše znemožňovalo nákup dražších strojů s méně ekonomičtějším provozem. Hlavním cílem proto bylo zajistit nízkou spotřebu a toho mohlo být



Takové byly mé začátky.

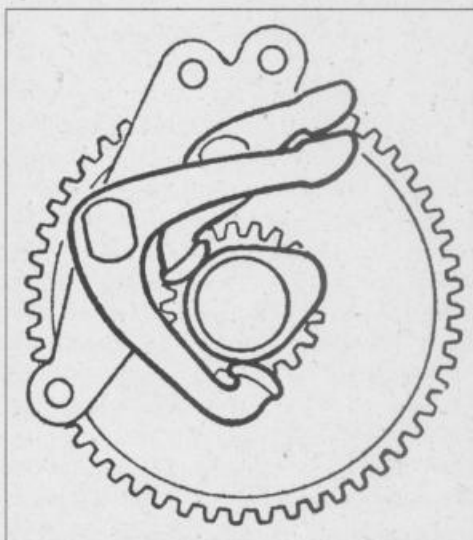


Schema převodů.

dosaženo pouze čtyřtaktem. Nižší kompresní poměr pak dovoľoval použití paliv různých kvalit. V roce 1944, po nashromáždění dostatečného množství materiálu, postavil Farinelli prototyp a testoval ho v ulicích Turína.

První krůčky

Po ukončení války mohla SIATA konečně zahájit výrobu. Cúcciolo bylo poprvé nabídnuto veřejnosti 26. 7. 1945 a stalo se tak prvním poválečným projektem automobilového průmyslu v Evropě. Po prvních exemplářích dychtivě skočili místní zákazníci. Vzhledem ke stále stoupajícímu zájmu se SIATA rozhodla otevřít prodejnu na Via Leonardo da Vinci 23 v Turíně. Velmi brzy se však ukázalo, že nedokáže pokrýt neustále se zvyšující požadavky trhu. Řešení tohoto problému se našlo v dohodě mezi



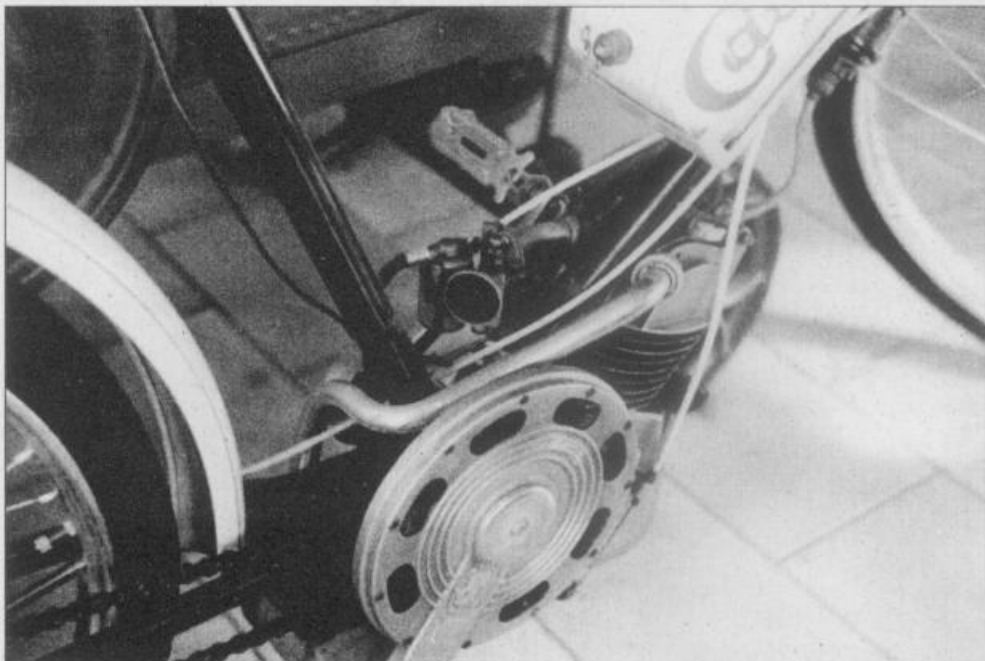
Ventily jsou ovládány jedinou vačkou.



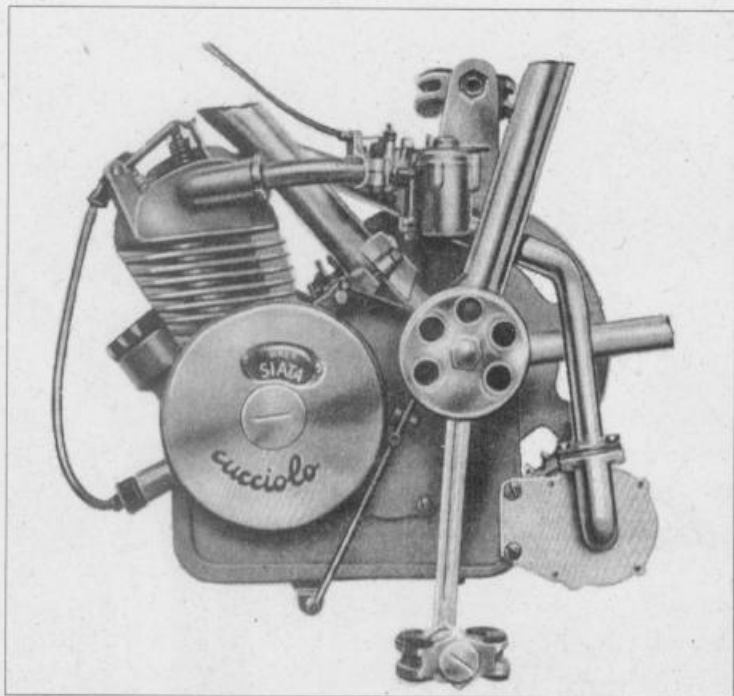
Manuál z roku 1945.

SIATA a DUCATI, továrnou v Miláně (Largo Augusto 7) pod dohledem IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale). Ta převzala výrobu a poté i prodej, SIATA a Farinelli dostávali licenční poplatky z každého prodaného motoru. Před válkou firma Ducati vyráběla elektrické součástky, speciálně kondenzátory, které vyvážela do celého světa. Měla tedy rozsáhlou síť zastoupení ve všech důležitých městech. Produkce z r. 1946, která převyšovala 15 000 motorů, se během následujících let zvýšila na

25 000 kusů ročně. V roce 1949 se více než 60 000 Psíků prohánělo silnicemi Itálie. Cúcciolo bylo také oceňováno v cizině, kam byly dodány tisíce kusů. U nás převzal generální zastoupení známý pražský závodník Jaroslav Juhan. Když se však situace změnila a doba nepřála Pejskům a podobným zvířátkům, tak začátkem padesátých let emigroval do Guatemaly. Tady pokračoval v úspěšné kariéře automobilového závodníka v důležitých mezinárodních závodech.



T1 měla výfuk vyvedený dozadu.



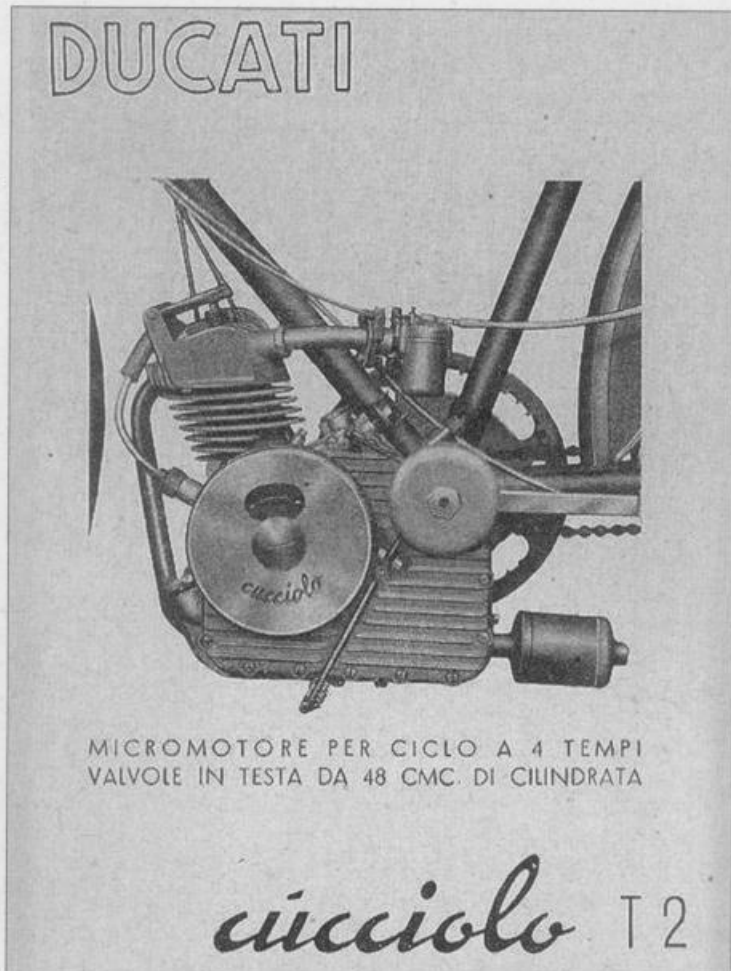
Cucciolo T1.

A jak se z motoru stal pejsek? Neobvyklá reklamní kampaň byla zaměřena na to, aby se nový výrobek stal doslova domácím mazlíčkem. Proto byl Maestro Oliviero požádán, aby složil v tomto duchu píseň. Chytlivá melodie „Ti portera sul Cucciolo“ (Vezmu tě na Psíka) se brzy stala populární po celé Itálii. Součástí kampaně byl také plakát, kde muž podává dívce malého pejška se slovy „Potenzia la tua bicicletta“ (Zrychlí svůj bicykl).

Psí dostihy

Cucciolo, levné a jednoduché, se stávalo slavným i na závodních drahách, kde definitivně prokázalo své kvality. Nadšenec

Ugo Tamarozzi a vynikající závodníci Glauco Zitelli, Alberto Frané a další, dosáhli za jeho říditky neuvěřitelných úspěchů 27 světovými rekordy ve třídě 50 cm. V roce 1948 zvítězilo Cucciolo v první GP Milána, která byla vedena ulicemi města znovupostaveného z válečných trosk. Mezi 60 závodníky zvítězil Glauco Zitelli na séri-



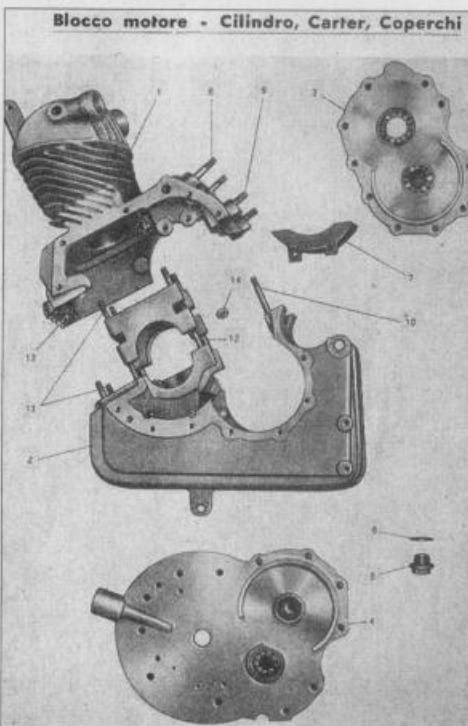
Nejběžnější a neznámější model T2.

ovém Cucciolu. V roce 1948 se stalo Cucciolo držitelem světového rekordu ve vytrvalosti. Na dráze FC Oeste v Buenos Aires tři jezdcí, Laterza, Allegretti a Lanza, nedali chvilku klidu ostatním jezdcům na mnohem silnějších strojích. Nadšené publikum zůstalo i přes noc, aby povzbuzovalo závodníky. Po 36 hodinách byli Laterza, Allegretti a Lanza nespornými králi dráhy a bohatě překonali stávající vytrvalostní rekord. Jistý pan Franchini, prodejce těchto výjimečných motorů, řekl tisku: „Je velmi překvapující, že tyto 48 cm mikromotory mohou dosáhnout takových výsledků, a ještě více je překvapující, že vydržely zápasit 36 nepřetržitých hodin bez jakékoliv poruchy a spotřebovaly celkem 28 litrů paliva.“

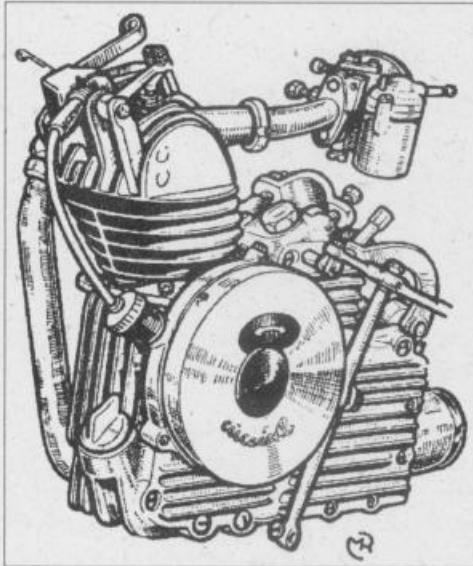
V roce 1948 se Giancarlo Tironi stal držitelem dálkového rekordu. Startoval z Milána 7. srpna ke své 1 500kilometrové cestě na International Motorcycle Touring rally v Anglii na sériovém Cucciolu. Vracel se přes velká anglická města, přeplavil se přes Severní moře, vylodil se v Oostende a vedl svého věrného Psíka napříč Belgií, Lucemburskem, Francií a Švýcarskem zpátky do jeho vlasti. Do Milána přijel 16. září po překonání 4 600 km bez jakékoliv opravy motoru či výměny některé jeho části. Každý den posílal Tironi své reportáže. Tento test Cucciola se stal velkým důkazem jeho výkonnosti, odolnosti a solidnosti a získal si také obdiv tisku.



Inzerát z roku 1946.



Typ T1: povšimněte si, jak je pūlený karter. Válec je odlit vcelku s jeho vrchní pūlkou.



Motorek T2.

Některé významné úspěchy Psíků:

Monza – 5. 4. 1951

10 kmprům. 62,717 km/h

6 hodprům. 65,548 km/h

100 milprům. 66,092 km/h

Monza – 16. 5. 1951

10 kmprům. 72,756 km/h

12 hod.prům. 67,156 km/h

Monza – 13. 11. 1951

10 kmprům. 76,400 km/h

48 hod.prům. 63,200 km/h

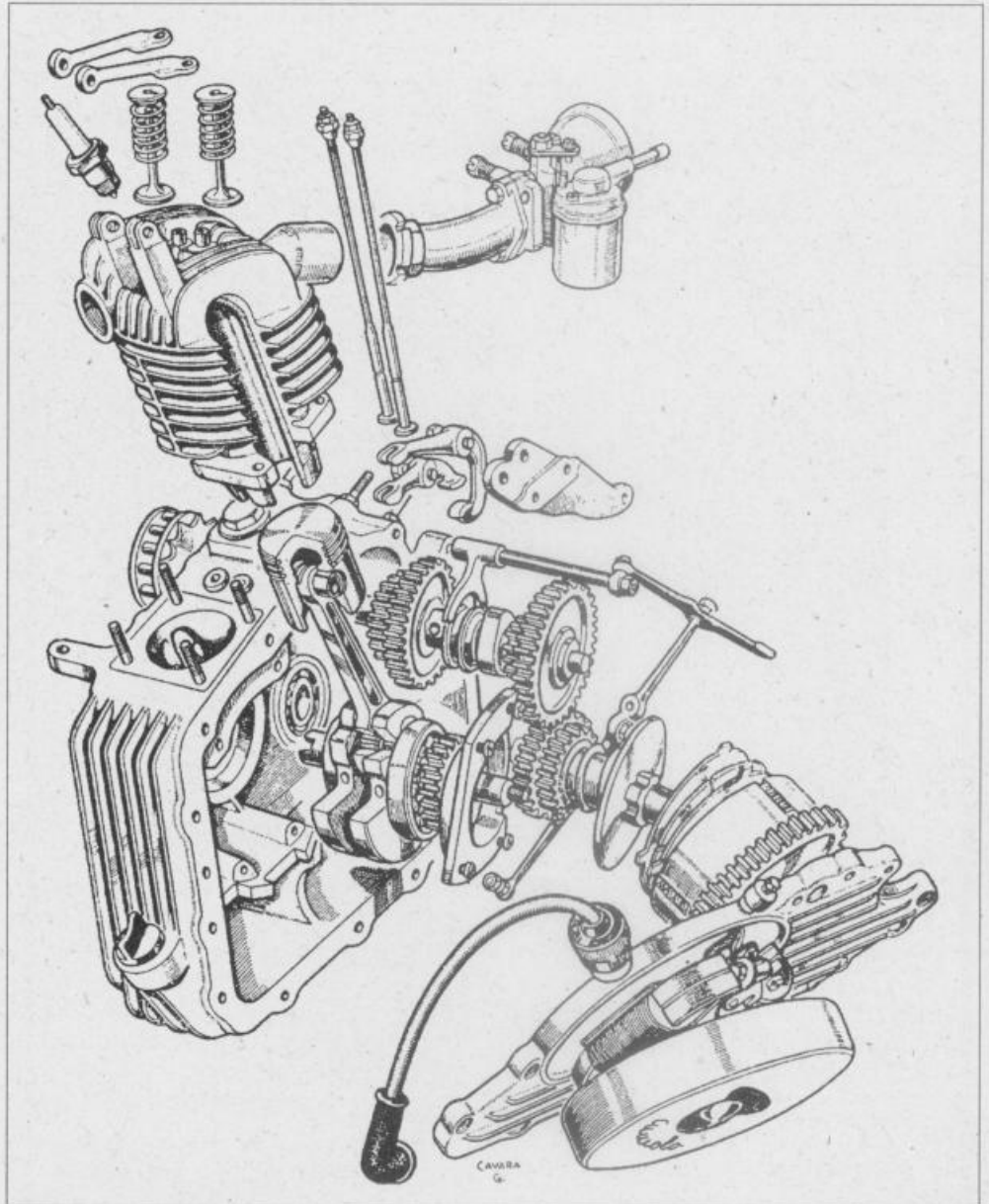
Monza – 16. 1. 1952

kilometr s pevným startem – 63,268 km/h

kilometr s letným startem – 77,753 km/h

Druhy Psíků

Modifikací Cúcciolo je několik, ale můžeme říci, že v základu jsou to typy T1, T2, T3 a T0. První motorky Tipo 1 se až na drobné detaily podobaly Farinelliho prototypu a položily základ celé budoucí řadě. Mikromotor neměl ještě tak uhlazené tvary jako pozdější – nejznámější a nejrozšířenější Tipo 2. Jeho vnitřní uspořádání však



Kompaktní monoblok pomocného motoru Cúcciolo v kresbě italského časopisu Moto Cyclismo.

bylo podobné. Zvláštností byl karter púlený nikoliv svisle jako u T2, ale vodorovně, kde vrchní část karteru je odlita jako jeden celek s válcem i hlavou. Další charakteristickou odlišností T1 od pozdějších modelů je výfuk vyvedený z hlavy dozadu. Tipo1 měl

všechny dobré vlastnosti pozdějších modelů, ale jeho konstrukce působila problémy především při údržbě. Ač u T2 lze sejmout válec a dekarbonizovat bez nutnosti vymontování motoru z rámu (dokonce lze celý „vyvrhnout“, aniž by byl vyndán),

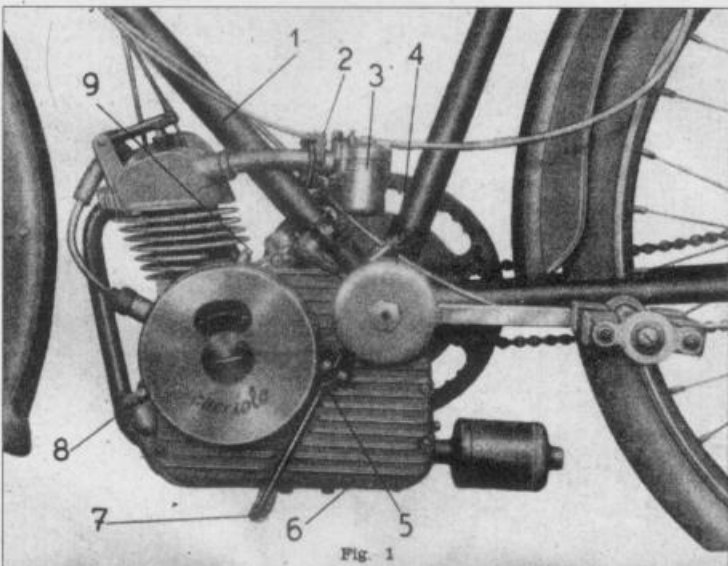


Fig. 1

Motorek T2.

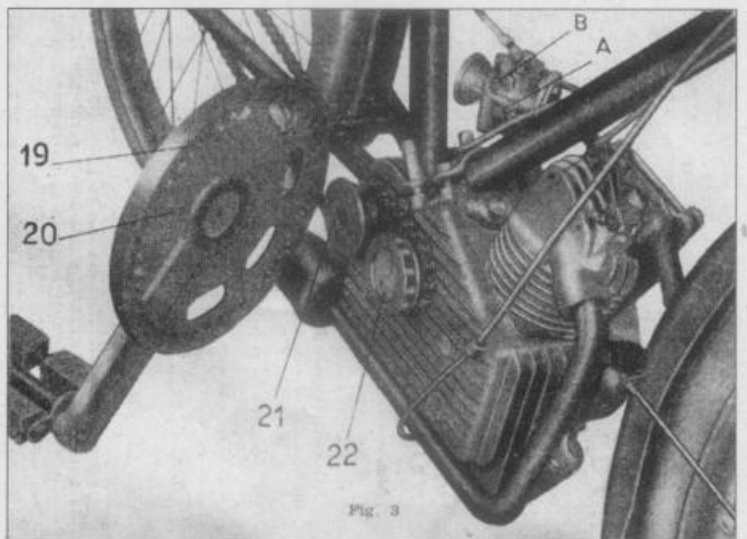


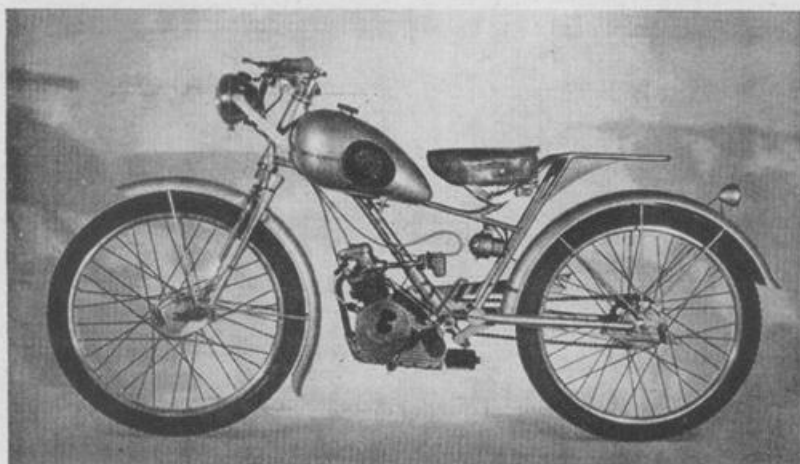
Fig. 3

Zde je dobře vidět speciální Cúcciolo převodník s vnitřním ozubením i uchycení motoru na rám.

MOTOCLIPPER

la nuova motoleggera

Motore DUCATI 60 c.c. - valvole in testa a bagno d'olio - 3 marce incorporate - cambio a pedale - telaio completamente elastico - perfetta tenuta di marcia - VELOCITÀ 60 CHILOMETRI DI MEDIA



ORGANIZZAZIONE DI VENDITA IN ITALIA

Agente per Emilia e Toscana:

Rag. Comm. Vicarelli - Via Roma 18 - BOLOGNA

Agente per la Sardegna:

Rene Ricci - Via Nanna 51 CAGLIARI

Concessionari regionali:

LOMBARDIA - Soc. Gen. Prodotti Industriali - V.le VIII. Veneto 24 - Milano

PIEMONTE - Girotti - Via Don Minzoni 8 - Torino

LIGURIA - Melletti - Via Medici del Vascello 9/5 - Genova

MARCHE - Mariotti - Palazzo Corso Salaria 8 - Ancona

PUGLIE - Di Leodo - Via Milano 2 - Stigliola (Bari)

Concessionari Provinciali:

PALESTRA - G. Cutraro - Piazza Castiglione 45

Concessionari Provinciali:

VERONA - Galteri - Viale Balena 2

VICENZA - Faggi - Piazza dei Signori 2

PADOVA - O.M.S.I.A. - Via Risio 2

ROMA

TERNI - Landini - Via Gioberti 2 - Roma

PESCARA - S.A.C.I.E. - Via Roma 18

PARMA - SPAI - Via Garibaldi 24

PIACENZA - Ing. Giuseppe Salvi - Via Cavour

UDINE - Ditta Balocchi - Via Calcinella

BELLUNO - Fratelli Lisa - Meano

TRENTO - Mayer Martino - Via delle Orse 14

BOLZANO - E.R.I.C. - Via Garibaldi 2/32

SOCIETA' GENERALE PRODOTTI INDUSTRIALI

Viale Vittorio Veneto, 24 - MILANO - Telefono 66.595 - 67.570



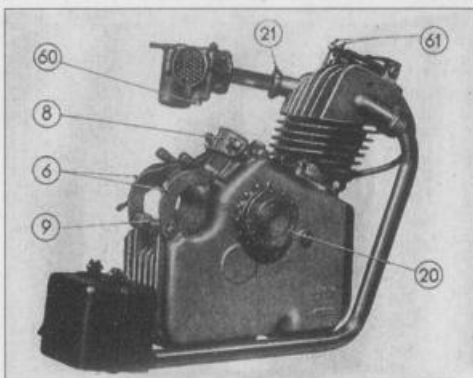
Ducati 55 v původním nerenovovaném stavu. Nepřipomíná vám tak trochu S-22?

svérázným způsobem. Tyčky mají na konci očka, která jsou navlečena na háčky u vahadel. Při seřizování se musí stlačit vahadlo, vyvléci očko a tyčku zkusmo zašroubovat či povolit, zaháknout na vahadlo a teprve poté změřit vůli. Pak celý pokus několikrát zopakovat. Při malých rozměrech součástek a malém prostoru mezi válcem a rámem to jde opravdu výborně. Přesto je jednička nádherným kouskem techniky a znalci ji upřednostňují i přes tu trošku nepraktičnosti.

Jak již bylo řečeno, Tipo 2 je nejrozšířenější. Dětské nemoci byly odstraněny a stroj nese všechny znaky moderního motocyklového motoru. Právě u tohoto typu bylo vytvořeno několik variant. Určitou zvláštností je malá série, vyrobená u SIATA ve spolupráci s Cansa (též označovaná jako SC, čili SiataCansa). Na první pohled připomíná T1, a to hlavně dílenským zpracováním, poněkud hrubějšími odlitky a absencí žebrování na karteru. Konstruktivně je to ale stejná dvojka jako od Ducati. Sportovní verze T2 byla dodávána za příplatek pod označením T2 Sport. Obsah byl zvětšen na 50-52 cm, kompresní poměr zvýšen na 8 až 9, předstih na 32°. Výkon vzrostl na 2 HP při 5 700 ot/min. Mimo to byly vyráběny i vyloženě závodní speciály podle poža-

R. 1948-první T3.

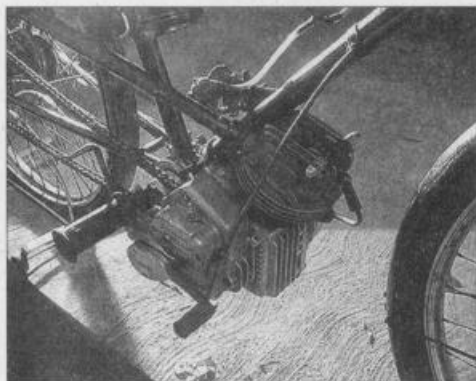
u jedničky toto možné není. Nejenže je nutné vyjmutí z rámu, ale při zpětném sesazování je třeba koordinovat polohu vrchní části karteru s válcem, spodní části karteru se dvěma bočními víky s válečky a osami rozvodů a převodovky. Rovněž seřizování ventilů (což je jediná věc, na kterou je Cúciolo citlivé) děje se tady poněkud



Malá série T2 SC od SIATA, vyznačující se především hladkým karterem bez žebrování.



Originál SIATA rám. Tento je sběrateli nejvíce vyhledáván. Zde je zamontován novější motor Ducati 55.



Závodní Psík.

dvaku jezdců, charakteru tratě apod. Vzhledem k vysoké pružnosti motoru byla vyráběna též zjednodušená a tím levnější verze T0, odvozená z normálního sériového modelu T2. Konstrukce je stejná, jen ve skříní je pouze jeden pár ozubených kol, dávajících vnitřní převod 9,5 a celkový převod pak 17,6. Spojka a převodovka byla tedy vypuštěna. Otáčky, výkon a komprese zmenšeny, aby se dosáhlo ještě větší pružnosti.

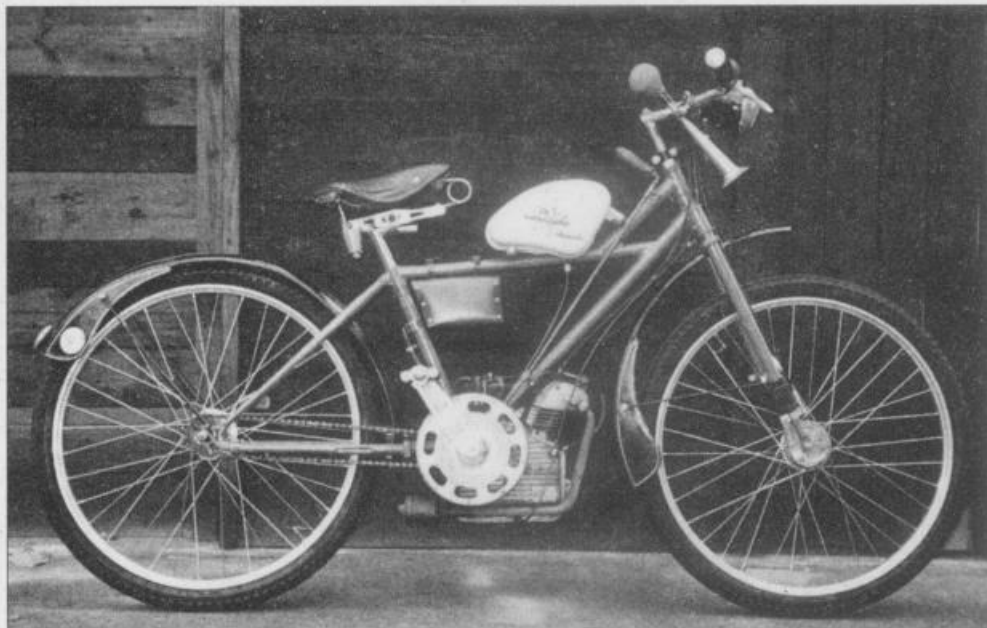
Tipo 3 se dodávala pouze ve speciálních rámech jako malé motocykly, neboť motor byl pro obyčejné kolo zcela nevhodný. Obsah byl zvětšen na 60 ccm, převodovka třístupňová, plně zakryté ventily a každý již měl vlastní vačku. Konstrukčně si zachovávala všechny znaky klasického Cúcciola, ale nejednalo se již o pomocný motorek. Montovala se do široké škály rámu – od motokola přes mopedy a malé motocykly, až po tehdy populární scootery. Obsah byl



T2 v rámu Aero Caproni.



Další Caproniho kreace.



T2 v rámu českého výrobce Nováka. Tento Psík je můj. Není krásný?

následně zvětšován na 65 ccm a u sportovních verzí i více, ale to už by byla zcela jiná kapitola.

Jakýsi přechod mezi T2 a T3 tvořily mopedy Ducati 55. Motorek byl stále o obsahu 48 ccm, dvourychlostní, ale s již zakrytými ventily a bočním naléváním oleje (T2 měla kloset vepředu na karteru). Uchycení do rámu bylo ještě na velocipedový střed, rám však byl speciální lisovaný, s odpružením předního i zadního kola a také sedla. Řazení otočnou rukojetí. Pomineme-li motor, tak celý moped naznačuje, kde všude brali tvůrci Stadionu S-22 inspiraci.



Opět Caproniho rám, tentokrát s modelem T1.

Jak takový Psík vypadá

Standardní sériové Cúcciolo T2 je obsahu 48 ccm, vrtání 39 mm, zdvih 40 mm. Normální výkon je 1,25 HP a je téměř stálý a neměnný od 3 000 do 4 800 ot/min. Kompresní poměr 6,5 : 1. Předstih je fixní 22° až 24°. Ventilový rozvod OHV. Mazání rozstříkovací, převodovka dvoustupňová. Váha s příslušenstvím – něco přes 8 kg. Při normálním zatížení a rychlosti 30 km/h se ujede na jeden litr 100 km. Nádrž je na dva litry. Maximální rychlost je podle převodů 40–50 km/h.

Ocelový válec s hlavou je z jednoho kusu, zalitý do hliníkového odlitku s chladicími žebry, nátrubky pro sání a výfuk, a s kozlíky pro ventilová vahadla. Ventily jsou v hlavě rovnoběžně a mají průměr 15 mm. Sací se otevírá při 15° před H.Ú. a zavírá při 35° za D.Ú. Výfukový se otevírá 40° před D.Ú. a zavírá 10° za H.Ú. Tyčky tahají za ventilová vahadla směrem dolů. Vačka je jen jedna a koníky rozvodů mají každý jiné zakřivení, na němž závisí časování ventilů. Píst je z hliníkové slitiny, má



Cúcciolo bolandského konstruktéra - pana Hagena.



Scooter Zoppoli.



T2 Veltro.

dva kroužky kompresní a jeden stírací. Ojnice je kovaná z oceli. Klikový hřídel je skládaný, má ramena s protizávažími, do nichž je vlisován ojnicní čep s ojnicí na jehlovém uložení a oba čepy běží v kuličkových ložiskách. Pravý čep je prodloužen a otevírá ve vhodném okamžiku boční kanálek pro oddych. Levý čep nese ozubené kolo primáru a setrvačnickový magnet. Elektrika Ducati (dříve Marelli) s jednou zapalovací cívkou a jednou světelnou (6 V, 15 W),



Když převrtal na 60 ccm, dal se s ním jezdit i motokros.

Ozubené kolo zabírá do předlohy o dvojnásobném počtu zubů, která je vcelku s vačkou a dalším ozubeným kolem. Toto kolo zabírá do spojky s ocelovými a bronzovými kotouči. Nad spojkou je primární hřídel převodovky s koly pro první a druhou rychlost, která jsou do záběru blokovány přesouváním kuliček uvnitř hřídele. Na konec tohoto hřídele je na tisícíhranu nasazeno řetězové kolečko a volnoběžka. Karburátor Weber - Cúcciolo (u první série Feroldi) má průměr 14 mm, difusér 9 mm. Hlavní tryska 55, startovací 45, seřizování dvěma šroubky. Jeden pro nastavení škrtící klapky, tedy seřízení volnoběhu, druhý na bohatost směsi.

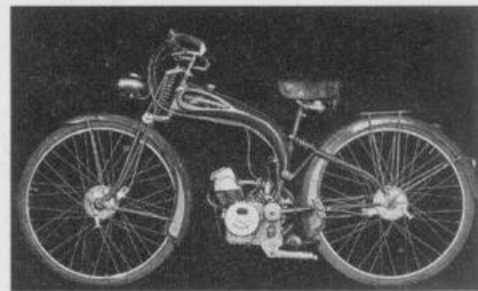
Řazení je preselektivní a je spojeno s ovládním spojky. Jednička se zařadí automaticky po pootočení levého pedálu dopředu a zmáčknutí spojky, dvojka pravého pedálu dopředu (tedy levý vzad) a neutrál je při svislé poloze. Lze si tedy např. před kopcem dopředu „připravit“ jedničku, a pak ve vhodný okamžik pouze zmáčknout a pustit spojku. Toho je dosaženo soustavou dvou pák, z nichž svislá vypíná spojku a horním koncem pohybuje středem vodorovné páky. Ta předním koncem buď vytahuje nebo zatlačuje kuličkové blokovací zařízení převodových kol, podle toho, kde se její zadní konec opře



Rám zkonstruovaný panem Vondrašem z bicyklu Aboj za použití značného množství vlastní invence.



Obchodní tříkolka Fattorino. I tohle Psík utábl. (A pak se řekne „pomocný motorek na kolo“.)



Verlicchi rám, motor Ducati 55

o ocelový zvon, přišroubovaný k levému konci osy pedálů. Tento zvon má na své vnitřní straně křivku, o níž se zmíněná páka opírá podle polohy pedálů.

Jak dostat Psíka na velocipéd

Když jste si šli koupit Pejska k panu Juhanovi, Hořejší nábřeží 510, Praha XVI, zaplatili jste 8 595,- Kč a odnesli si bedýnku, v níž bylo vše potřebné. Tento „set“ obsahoval kromě motoru i nádrž s úchyty a speciální siluminový převodník s vnitřním věncem; osu pedálů, která musí být delší než u obyčejného kola a spojkovou a sdruženou dvojčinnou páčku pro plyn a dekompresor s příslušnými bowdeny. Dále návod, certifikát „Osvědčení pro vlastníka Cúcciolo“ s Vaším jménem, záruční list a přání mnoha šťastných kilometrů. Usadit Psíka na kolo zvládl pohodlně každý sám doma. Bylo třeba pouze vyměnit osu pedálů, upevnit mikromotor pod střed s osou pedálů dvěma objímkami a třetí na trubku, vedoucí ke krku řízení. Pak na volnoběžku motoru nasadit zkrácený řetěz, připevnit původní levou kliku s pedálem a místo pravé dát převodník Cúcciolo. Obkročmo na zadní blatník za sedlo přišla nádržka; nakonec páčky, bowdeny, benzinová hadička a mohlo se jet.

Výhodné bylo vybavit velocipéd bubnovými brzdami, tedy pokud je neměl již od výrobce. Nejpoužívanější byly brzdy Styria. Nejlépe ale bylo použít zadní bubnovou brzdu se zamontovanou přídatnou převodkou. Kromě známé a dodnes používané cyklistické náby se třemi rychlostmi Sturmey-Archer, byla pro Cúcciolo speciálně zkonstruována robustnější Siata se dvěma rychlostmi a neutrálem. Ten se

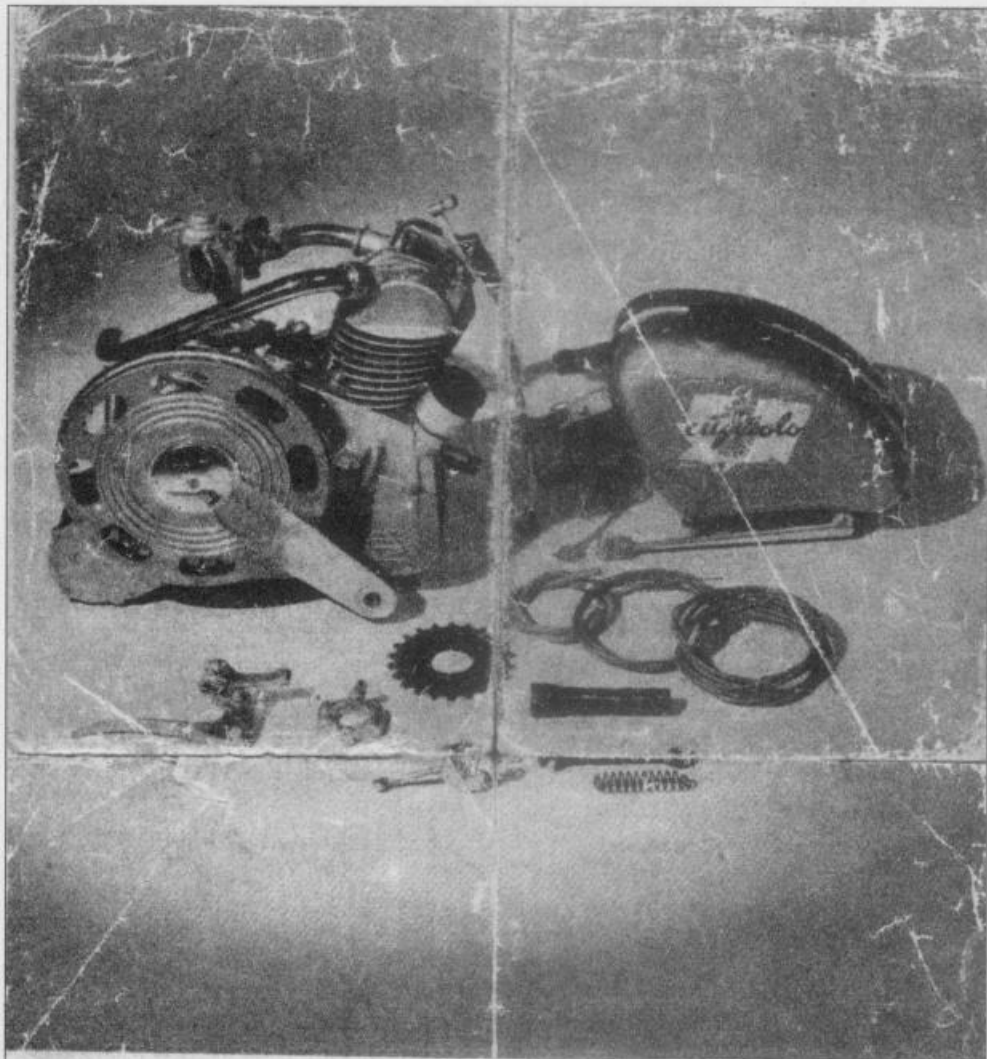
využíval při startování. Pokud byl zařazen vzadu neutrál a v motoru dvojka, pak se startovalo šlápnutím na pedál obdobně jako u motocyklu. Mimo to se užitím čtyř rychlostí získala větší rychlost na rovině a také se mohlo zapomenout na přišlapávání do kopce.

Obyčejné čelistové brzdy jízdního kola byly pro svoji malou účinnost nevhodné a torpédo se nedalo vůbec použít. Z vlastní zkušenosti a dle rady v manuálu nedoporučuji používat volnoběžku v zadním kole. Jednak se přijde o možnost brzdění motorem, a pak – 1 HP je přece jen síla (tedy na velocipéd) a když motor zabere, tak cvrček (zvláště ve spojení s planetovou převodovkou Sturmey–Archer) dostává takové štosy, že z nich určitě nemá radost. Komu bylo líto, že díky nádržce přišel o nosič, tomu mohl být na přání dodán speciální nosič na Cúcciolo, montovaný za nádržku jako její prodloužení. A komu dělalo potíže preselektivní řazení (tak jako mně), tomu bylo nabídnuto klasické řazení ruční pomocí táhla.

Bicykl by měl být silné konstrukce cestovního typu, kola pokud možno šestadvacítky balóny, ráfky raději ocelové. Hliníkové sice vypadají lépe, ale krouť se, praskají v nich dráty a snadno se při takovém zatížení rozcentrují. Přední vidlice by měla být odpružená. Buď použitím patentní pružné přední náby Flex (Siata), zamontováním pérované vidlice z motokola, či jednoduše přidáním pružením k běžné kolové vidlici, jakých bylo vyrobeno nepřeberné množství. Není to sice nezbytně nutné, ale je to rozhodně pohodlnější.

Zvláštní rasy

Ač byl motorek určen jako přídavný ke kolu, jeho nesporné kvality umožnily daleko širší použití. Zajímavý je například outboard v malých člunech nebo jeho použití v obchodních tříkolkách. Francouzský výrobce Eriac vytvořil pojízdný nosič zavazadel pro dopravu mezi nádražím a hotelem. Firma Juhan vyrobila tříkolku pro invalidy, vystavovanou na PVV 1949. Konstruoval ji ing. Jaroslav Hausmann a údajně vynikala mimořádnou stabilitou. Roztomilé bylo též Cúcciolo pro motocross. Ještě koncem osmdesátých let bylo Cúcciolo použito jako pohonná jednotka ve vozíku Karez v závodech ekomobilů. Spotřeba jeden litr na 180 km(!) znamenala vítězství. Je samozřejmé, že takový motor inspiroval mnohé výrobce ke konstrukci vlastních speciálních odpružených rámu. Mimo tovární rámy SIATA a Ducati tak vznikl bezpočet konstrukcí od výrobců z mnoha zemí. V Itálii patřila mezi nejvýznamnější společnost Aero Caproni, která měla velké zkušenosti s výrobou rámu a kol. V letech 1948–1950 zkonstruovala mnoho zdařilých konstrukcí, které se pak vyráběly v tisíc-



MOTOREK PRO JÍZDNÍ KOLO

“
cúcciolo”

Jeden z dokonalých výrobků továrny jemné mechaniky **Siata Ducati**

Prospekt typu T1 od pana Jubana

vých sériích. Po květnu 1950 společnost ukončila spolupráci s Ducati a zahájila výrobu vlastních motocyklů.

Z mnoha dalších výrobců jmenujme alespoň slavný motoscooter Zoppoli z Genovy či Cúcciolettu z Boloně, Milánský Faggi či zdařilý rám od Bianchi a velmi pěknou Miss Cúcciolo. Francouzský Rocher vytvářel poněkud bizarní konstrukce, mimo to se ve Francii Cúcciolem zabýval také již zmiňovaný Eriac, A. G. F., v Holandsku Hagen...

P. T. *Pan Kutman Nad Klubem 273*

V hotovosti obdrženu částku
per *8.595* K / h

slovy K *Osmdesát pět set devadesát šest*

za *Cúcciolo 6m. 207.992 Kypřiční*

Jsem Vám a díky k dobru zaznamenal.

Kučer dne *17. ledna 1949*

Podle účtu osobního finančního účetnictví v Praze ze dne 16. října 1948 Z. J. V. 500 a 100 Kč bankovního účtového listu číslo 4 staroměstská spořitelna kolka, obkružují se v ul. na šesti prokazatelně již vyplat.

Dotyč. A. G. F. Proskrit.

J. Kuj

Pan Kutman si zakoupil Psíka 17. ledna 1949.



Tříkolka pro invalidy, postavená u firmy Juban podle návrhů ing. Hausmanna (pan Juban za říditky)

U nás vyráběl rámy na Cúcciolo Jaroslav Novák na Smíchově, výrobce a opravář jízdních kol. Původně postavil jen jeden kus pro svoji vlastní potřebu, přičemž se nechal inspirovat obrázky italských rámu. Použil však jemu dostupný materiál, tj. mufny a trubky na běžný velocipéd, výzbroj z předválečných motokol, převážně ČZ. Rám se vyznačoval nižším těžištěm, přední

teleskopickou vidlicí vlastní konstrukce, balóny, brzdami Styria a nádrží umístěnou vpředu jako u motocyklu. Rám se osvědčil a byl o něj zájem, proto Novák podle jednotlivých požadavků vyráběl další. Jednalo se o kusovou výrobu, proto se jednotlivé rámy liší podle dostupnosti materiálu. Přesný počet vyrobených rámu není znám, odhaduje se na něco přes 20 kusů.

Mimo tyto, řekněme, oficiální výrobce bylo mnoho amatérů, kteří si vyrobili jeden kousek, nebo vhodně adaptovali kolo. Příkladem může být Cúcciolo - Vondraš, vyrobené ve dvou exemplářích (druhé pro paní Vondrašovou). Jedná se o upravená kola Ahoj, ale ty by v tom už nikdo nehledal. Je to sice svébytné české kutilství, ale je dobové a určitě i to patří k historii Cúcciola. Nynější majitel, pan Pasuth, má jedno stále funkční a v původním stavu, druhé se v současnosti renovuje.

Rozloučení se Psíkem

Přemýšlel jsem, co ještě říci o Cúcciolu, jak celé to povídání o Pejskovi zakončit. Vyčerpал jsem už všechny superlativy, a tak bude nejlépe nechat závěrečné slovo nějaké známé osobnosti. Takto zakončil své pojednání o Cúcciolu ing. Jaroslav Hausmann a já nemám, co bych dodal. Jen se pod to mohu podepsat.

„... Pisatel proto k ukončení směle prohlašuje, že Cúcciolo je věc znamenitá, zvláště pokud je vmontováno v pérovaném rámu. Je-li v rámu velocipédovém, pak je lepší silná kostra, silné dráty, ocelové ráfky 26 x 2. Jako u každého vozidla nedoporučuje se přepínání, namáhání, neboť vše slouží dobře jen k tomu účelu, pro nějž byla původní konstrukce provedena. Pro krátké vzdálenosti, cesty do práce atd. je motorizovaný velocipéd věc úžasná výkonem i spotřebou, musí se však jezdit rozumně...“

Vojtěch Švarc

„ČTYŘTAKTNÍ MOTOREK CÚCCILO JEST NEPOSTRADATELNÝ PRO KAŽDÉHO MAJITELE JÍZDNÍHO KOLA.“

Protože u nás není žádný Psí klub, a protože nás, co na Cúcciotech jezdíme, mohou spočítat doslova na prstech jedné ruky, hledám další majitele těchto úžasných motorků. Jestli někdo z čtenářů má také pojízdné Cúcciolo, prosím, ať se ozve. Pokud nás bude alespoň desítka, bylo by dobré uspořádat značkové setkání. Pište prosím na e-adresu: MySaro@seznam.cz.

P. S. V mé kolekci schází ještě T0. Pokud někdo z P. T. čtenářstva ví o „nule“, nechť mi prosím dá vědět.



Cúcciolo
motorizzerà la vostra bicieletta
STAZIONE DI SERVIZIO

Zde vám namontují Cúcciolo.