Motoveterány

Indanim 4

Spracoval Ing. Michal Daníšek

Projekt, ktorý spomína, ako výrobcovia motocyklov spájali rôzne komponenty s cieľom postaviť zaujímavé motocykle.

Ako to celé vlastne začalo?

Tento príbeh je vo veľkej miere o mojom otcovi (Mariánovi Daníškovi) a jeho myšlienkach pri renovácii starých motocyklov. Keď človek s 50 ročnou praxou zrenovuje veľké množstvo motocyklov, rôzne druhy veteránov, od jednoduchých dvojtaktov až po náročné 4-taktné značky, sa dostane do fázy, kedy začne hľadať nové a náročnejšie výzvy.

Padlo rozhodnutie postaviť si vlastný motocykel so vzhľadom 30 rokov na profesionálnej úrovni. Ja chcem poďakovať otcovi, že mi umožnil sa realizovať na tomto projekte.

Ako to vlastne prebiehalo v minulosti?

Kombinácie komponentov od rôznych výrobcov pre vznik nového motocykla boli využíváné už od počiatku výroby jednostopých vozidiel. V tomto pionierskom období k tomu viedla hlavne skutočnosť, že veľkým problémom bola výroba zložitých, finančne a technologicky náročných pohonných agregátov – z počiatku motorov a neskôr aj prevodoviek. Neskôr však išlo o snahu využit zaujímavé a úspešné technické riešenia pre vznik špecifických a neobvyklých strojov, ako napríklad:

VINDIAN = Vincent + Indian

Snaha vedenia firmy Indian bola vyrovnať sa svojmu najväčšiemu konkurentovi, firme Harley Davidson a uviesť na trh koncom 40. rokov tiež silný dvojválec s rozvodom OHV. Keďže vlastný vývoj takého agregátu by bol časovo a finančne náročný, zvolil Indian cestu využiť vtedy asi najmodernejší a veľmi výkonný vidlicový dvojválec s rozvodom OHV od firmy Vincent HRD. Bolo postavených niekoľko prototypov s pracovným názvom Vindian (Vincent + Indian), avšak bohužiaľ k sériovej výrobe nedošlo. Táto skutočnosť radu piaznivcov motocyklov Indian veľmi mrzí, protože vedľa možnosti mať klasický stroj s moderným motorom, mohlo toto prepojenie konštrukcie možno zachránit firmu Indian pred úpadkom.

Triton = Triumf + Norton

Názov Triton vznikol spojením dvoch slov **Tri**umph a Nor**ton.** Triton je tiež mytologickou postavou, je to grécky boh, posol mora. Motocykle se stavali len na zákazku a vo veľkej miere ste mohli vidieť jednomiestne stroje. V šesdesiatich rokoch minulého storočia nebol moc velký výber motocyklov, ako je tomu dnes, a preto pokiaľ ste chceli mať exkluzívny stroj s tými najlepšími komponentmi, museli ste si ho nechať postaviť. V Anglicku v tej dobe nebolo lepšieho a spoľahlivejšieho motora ako toho, ktorý montoval do svojich motocyklov Bonneville Triumph. Paralelný dvojválec mal zdvihový objem 649,311 ccm a jeho maximální výkon 46 koní (34 kW) nastupoval pri 6500 1/min. No a nenašli ste špičkovejší rám, ako Featherbed od Nortonu, ktorý bol špeciálne vyvinutý pre závodné motocykle jazdiace slávnu Tourist Trophy na ostrove Man. Norton mal tiež svoje motory vyvinuté špeciálne pre závodné stroje, ale ich spoľahlivosť nebola valná. Prevodovky u Tritona používali od Triumphu.

Rozhodne nebudeme ďaleko od pravdy, keď prehlásime, že bol Triton v Anglicku v tej dobe mimoriadny stroj, ktorý ovplyvnil mnohých „kaviarenských“ povaľačov. Triton mal svoje jedinečné kúzlo a to chce vrátit späť holandský Icon Motorcycle so svojim znovuzrodeným modelom, ktorý rovnako ako ten pôvodný, bude ručne stavaný presne podľa požiadaviek zákazníka. Každý stroj bude jedinečný a výnimočný.

Norvin = Norto + Vincent

Motory Vincent boli namontované na iné rámy. Najbežnejším bol Norvin, ktorý používal rám Norton Featherbed. Boli použité aj iné názvy, vrátane Vincent – Norton, Vinton a Vin – Nor. Zatiaľ, čo väčšinou išlo o jednorázové verzie, včasný pokus o výrobu oznámil staffordshirský inženier Tom Somerton koncom roku 1959, s plánovanými maloobjemovými motormi so spustením od roku 1960. Nie je známe, koľko ich bolo dokončených.

Tribsa = Triumph + BSA

Tribsa alebo Tri-B.S.A. bol na mieru vyrobený café racer alebo terénny motocykel 60. a 70. rokov. Jeho názov bol zlúčením spoločností Triumph a BSA. Účelom bolo skombinovať najlepšie prvky každej značky a poskytnúť tak vynikajúci motocykel.
Tribsa používala dvojválcový motor Triumph, inštalovaný v ráme motocykla BSA. Aj keď boli motory BSA A65 aj Triumph 650 ccm dvojčatá s rozvodom ventilov (OHV), iba Triumph mal dva vačkové hriadele, čo uľahčovalo vyladenie pre vyšší výkon. Rám BSA bol dizajnom duplexnej kolísky, ktorý bol považovaný za tuhší a pevnejší ako jediný downtube od spoločnosti Triumph.

Továreň plánovala pre ISDT sériu deviatich TriBSA s použitím dvojválcových motorov Triumph s objemom 348 cm3, 490 cm3 a „špeciálnym objemom“ 504 cm3 v ráme s využitím geometrie od BSA Victor, Victor predná vidlica a koleso spolu so zadným kolesom Triumph QD v kyvnom ramene Triumph. Palivová nádrž z ľahkej zliatiny typu Gold Star, olejová nádrž z ocele, s tromi zapaľovacími cievkami, jednou ako náhradnou.
Prototyp s objemom 490 cm3 bol dokončený a testovaný vo Walese. Zvyšná výrobná dávka využívala ďalšie plánované veľkosti motorov.
Tribsa bola experimentálne postavená v Meridene spoločnosťou Triumph v roku 1973 s použitím prebytočných rámov BSA A65. To viedlo k „továrenskej Tribse“, ktorá mala používať rámy BSA A65 s motorom TR6 s objemom 650 cm3. Nie veľa z týchto hybridov bolo vyrobených a továrenské záznamy sú neurčité.

Motoveterány

Dalšie značky:
Noriel = Norton + Ariel
Norley – Norton + Harley Davidson

Noriel = Norton + Ariel

Norley = Norton + Harley Davidson

Mohol by som sa rozpisovať o každej značke ďalej, ale keď to zhrniem, tak v niektorých prípadoch sa jednalo priamo o továrenské úpravy a inokedy o úpravy u predajcov alebo jednotlivých úpravcov. V každom prípade sa stali tieto značky viac cenené ako sériové stroje, a to vďaka najlepším komponentom, ktoré boli použité a dnes sa dajú vidieť v mnohých muzeách.

Čo nás naštartovalo k projektu INDANIM 4?

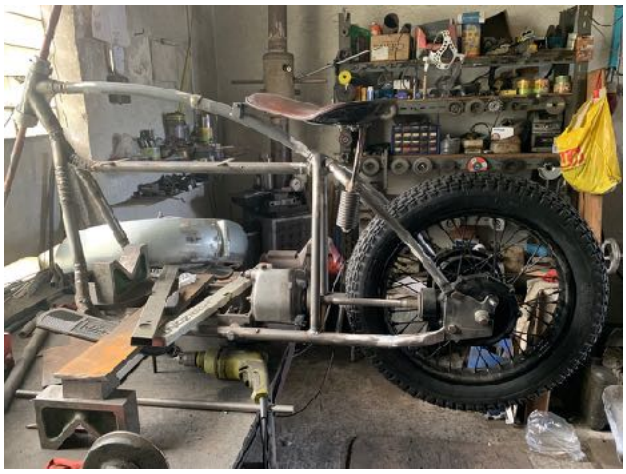
História motocykla VINDIAN, špeciálna zákazková stavba motocykla INDIAN Scout 750 OHV cestná verzia, skúsenosti z renovácie a používania motocykla NIMBUS 750 OHC nás presvedčili, že spojením designu INDÁNA a kompletnej pohonnej jednotky NIMBUS vznike pohodlný a spoľahlivý motocykel INDANIM 4.

NIMBUS 1946 750 CC 4 CYL OHC

INDIAN Scout 750 OHV

INDANIM 4 vznikol spojením motocyklov a konštruktérskeho mena:
INDIAN + NIMBUS + DANÍŠEK(konštruktér) + 4
IN - Indian
DA - Daníšek: meno konštruktéra
NIM - Nimbus
4 - Radový štvorvalec

Stavba motocykla INDANIM 4 trvala približne rok (07.2018-07.2019). V tomto projekte som už bol aj ja veľmi aktívny a strážil som, aby sme čo najviac dodržali smer a neodbočili od toho, ako má motocykel vyzerať. Išiel som veľmi do hĺbky, pretože som mal veľmi jasnú predstavu. Design motocykla musí pripomínať 30-te roky a vzhľadovo motocykel INDIAN 4. Nebol použitý žiaden chróm, iba nikel, čo odpovedalo 30. rokom. Bol zakúpený komplet motocykel Nimbus, z ktorého sa použili: motor, prevodovka a kolesá s kardánovým pohonom. Začala stavba vlastného rámu a vidly.



Nastal čas na výrobu nádrže a blatníkov, ktoré boli dopasovné s podvozkom.

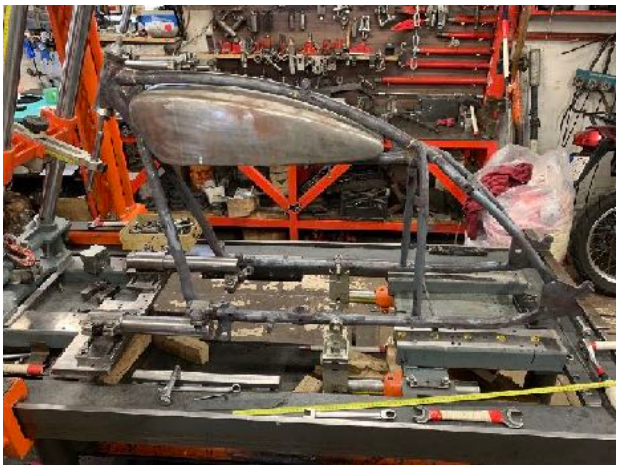
Motor a prevodovka boli rozobrané a opravené.

Niektoré zrealizované predstavy počas stavby sme prehodnotili, ako napríklad originál výfuk z Nimbusu. Nožné radenie bolo prepracované na ručné, aby celkový vzhľad motocykla pôsobil uhladene a ako z fabriky. Aktuálne prevedenie síce bolo funkčné, ale

U riadítok sme dodržali historický vzhľad a ergonómiu.

Nožné radenie bolo doplnené o ručné radenie, čo umožňuje radiť ručne aj nožne.

Po dokončení rámu a vidly a ich vyžíhaní bolo potrebné ich vyrovnať na príslušnej stolici. Rám bol ďalej prekontrolovaný na 3D meracom zariadení.



Výfukové potrubie bolo vyrobené z nerezu a vyleštené.

Aby výsledný vzhľad bol dokonalý, bolo nevyhnutné zvoliť krásnu farebnú kombináciu, pneumatiky s bielymi bokmi a navrhnuť logo na nádrž a brašne. Na nádrž bolo logo nastriekané pomocou aibrushu a logo na brašne bolo odliate a vyleštené s farebnou kombináciou. Všetko bolo nalakované, zložené a začalo obdobie testovania.

Motoveterány

Motocykel je navrhnutý pre ľudí vyššieho zrastu. Na motocykli INDANIM 4 sme na prvý krát odjazdili 30km a INDANIM 4 ani len nezaváhal. Príprava bola tak precízna, že motocykel pracoval bezchybne od prvého dňa. Musím povedať, že sa jedná o veľmi pohodlné vozenie, ktoré neunaví ani na dlhých cestách. Žiadne vybrácie do nôh, zadku, alebo rúk. Pokoriť rýchlostnú hranicu 100km/h nie je žiadny problém. Má nádherný zvuk. Na motocykli INDANIM 4 sme v roku 2019 najazdili približne 1500km a v roku 2020 už cez 1000km a sezóna ešte neskončila. Teraz môžem povedať, že sa jedná o veľmi vydarený a spoľahlivý projekt. Absolvovali sme aj niekoľko veterán stretnutí a boli sme veľmi milo prekapení pozitívnymi reakciami a chválami. Množstvo ľudí si tento motocykel pomýlilo s motocyklom INDIAN 4. Môžem si dovoliť povedať, že zo 100 ľudí tvrdilo 99, že sa jedná o INDIAN 4.

Technické parametre:

Motor	
Typ	Vzduchom chladený radový štvorvalec, jedna vačka rozvod OHC
Obsah	746cc
Vŕtanie / zdvih:	60 mm/66 mm
Kompresný pomer:	5.4:1
Palivový systém:	Jeden carburátor - Barrel
Prevodovka	
Pohon	Kardan
Spojka	Suchá, jednotanierová
Prevodovka	3 - rýchlostná
Parametre	
Rýchlosť	Cestovná rýchlosť: 90km/h — Maximum:120 km/h (krátkodobo)
Výkon	22 hp pri 4500 ot
Rozmery	
Dĺžka	2400 mm
Šírka	1000 mm
Výška	1120 mm
Rázvor:	1435 mm
Váha	200 kg
Palivová nádrž	17.5 litra

Záverom tohto článku chcem ešte poďakovať Vladimírovi Součkovi, ARIEL klub Slovensko-Karolovi Burgerovi a Jozefovi Vladovičovi, ktorý nám pomohli pri realizácií projektu INDANIM 4.

Indanim 4

Indanim 4

Indanim 4