



Z JESENÍKU

JIRÍ WOHLMUTH

Další vzpomínka na československé závodní motocykly se jmenuje Mirela...

1 Ladislav Lukeš v plné jízdě na vlastní konstrukci Mirela 125

2 První Mirela 125 po sejmutí kapotáže

3 Motocykl Mirela 125 druhé generace

4 Nový stroj druhé generace bez kapotáže

Dvouválcová stopětadvacítka Mirela spatřila světlo světa na začátku osmdesátých let. Dnešní sedmdesátník Ladislav Lukeš (narodil se 4. dubna 1944) prožil celý život v Jeseníku. Bylo to místo s velice agilním automotoklubem, a tak měl mladý nadšenec dost inspirace. Je to už 55 let, kdy při biřmování dostal darem Jawu 50, známého Pionýra, a ta byla na začátku jeho cesty do jeseníckého automotoklubu. Následovaly jízdy zručnosti a terénní soutěže o přebor Moravy, ale silniční závod Stříbrný smrk, k němuž pořadatelé pustili Lukeše ve volné třídě padesátek, zcela obrátil jeho zájem. Sice ještě pod patronací pana Zdráhala ze Šumperka zkusil cestu do benešovské Dukly, ale to se nepovedlo. V roce 1965 si tedy za úspory pořídil silniční ČZ 175 od Jana Báčeho ze Strakonice. První závod v Olomouci nedokončil, ale ze Šumperku si odvezl věnec za třetí místo. To bylo povzbudivé, horší však bylo, že třída 175 cm³ měla být brzy zrušena...

Za této situace se stalo důležitým krokem rozhodnutí AMK Lipová, jenž zakoupil Ravo 125; Lukeš se brzy poté seznámil s konstruktérem Vlastimilem Rainem ze Dvora Králové nad Labem, se znojemským závodníkem Bedřichem Fenrichem, Zbyňkem Havrdou a Zdeňkem Židlíkem. Všichni přispěli spoluprací, materiálem i radami, a pak se v dílně Ladislava Lukeše zrodila v amatérských podmínkách nová kapalinou chlazená stopětadvacítka

(ø 44 x 41 mm) s válci vedle sebe, později pojmenovaná Mirela (Marie, Irena, RENata, Láda). Na původní převodovku Ravo byly po čase osazeny nové válce ze slévárny ČKD v Hradci Králové, odlitky opracovány v dílnách podniku Řetězárny, kalení u RD Ocelovek a RD Lipová, ojnice motoru použity z Tatranu. Mirela 125 měla moderní podvozek z ocelových trubek podle předlohy úspěšné italské Morbidelli, odpružení zadního kola zajišťovaly dvě jednotky Marzocchi s možností nastavení útlumu, přední vidlice pocházela z vlastní výroby. Původní vlastní třmeny brzd vystřídaly moderní Brembo, kotouče byly litinové. Laminátové díly kapotáže a sedla také zhotovili svépomocí.

Protože počet odlitků byl větší, vznikly hned dva motocykly Mirela 125, v roce 1981 představené veřejnosti (s druhým jezdil synovec Miroslav Lukeš). Po třech sezónách, bez výraznějších výsledků (pád v Hořicích, druhé místo v Karviné, vedení v Opavě), ukončil Ladislav Lukeš ve čtyřiceti letech aktivní kariéru. Jeden motocykl zůstal v Jeseníku, druhý putoval do Opavy, kde jej Lukeš ve značné zbudované stavu v roce 1993 objevil a odkoupil. Nastala další práce, historie Mirely 125 pokračovala, přišla druhá generace. Motor dostal válce a hlavy MBA 125, zásadní přestavbou prošel podvozek. Rekonstruována byla zadní vidlice včetně odpružení, jež nyní zajišťuje jediná pružící jednotka cantilever francouzského výrobce Decarbon, umístěná pod palivovou nádrží; také díly přední jednotkoučkové brzd jsou francouzské. Motocykl se neztratil, nyní je součástí expozice muzea Auto Moto Veteran v České Vsi u Jeseníku. ■