



DREAMBIKE

Českú B-King



Z dílny Zbyňka Kloboučnicka z Heřmanova Městce už vyjelo mnoho zajímavých staveb. Vždy šlo o vlastní nápady, ztvárněné k obrazu svému. Tentokrát je tomu však obráceně. Poslední Zbyňkův počin až nápadně připomíná studii B-King od Suzuki. Máte-li stejný pocit, je to jenom dobře, protože takový byl cíl.

Jaroslav Šíma, foto Jan Dvořáček

Studie představená v Tokiu na podzim 2001 šokovala. Sériový motor z Hayabusy o objemu 1300 cm³ osazený přeplňováním měl disponovat výkonem přes 200 k a motocykl, prošípaný nejvýkonnější elektronikou, měl být díky satelitnímu spojení téměř neodcizitelným strojem i po jízdnou kanceláři zároveň. Od sériové výroby se ale upustilo.

A přesto v České republice jeden takový B-King díky Zbyňkovi Kloboučnickovi jezdí. Hlavní rozdílem je chybějící turbodmychadlo. Jezdec se musí „spokojit s pouhými“ 175 k sériové Hayabusy. A startuje se přes klíček, nikoli na otisk prstu, jako je tomu u jeho vzoru. Od některých detailů se upustilo. Například zapuštěné přední blikáče by spolu s dalšími detaily stavbu neúměrně prodražily a ještě více posunuly termín dokončení.

Pěkně od začátku

Jedním, koho prezentovaná studie nadchla, byl Petr Douša. Když se záhy nato dostal ke zbořenému Hayabuse, blesklo mu hlavou její nové využití. Se Zbyňkem, který byl pro něho jediným, kdo se dokáže s takovou lahůdkou poprat, se znal od

doby, kdy si u něho nechával předělat V-maxe. Pro Zbyňka to byla velká výzva. Jedním z největších problémů bylo vůbec bouračku „rozpochodovat“. Ucpané vstříky, nefunkční benzínové čerpadlo, to byl teprve začátek.

Zatímco Jaromír Kraus z Přelouče předělával 17" kola na mnohem širší osmnáctky (vzadu je použita pneu Metzeler šíře 240 mm), pustil se Zbyňěk do řezání rámu. Především části, která drží kyvnou vidlici. Odstranily se i všechny přebytečné úchyty a výstupky a celý rám byl nastříkán komaxitem. K nově navařeným úchytlům je šrouby uchycena sešroubovaná

„TA STAVBA MĚ STÁLA KÝBLE NERVŮ, ALE TEN POCIT A SPOKOJENOST MAJITĚLE ZA TO STOJÍ,“ TVRDÍ ZBYŇEK.

skříňová konstrukce, která nese uložení kyvné vidlice. Uložení je tvořeno dutou trubkou, sešroubovanou s konstrukcí, kterou prochází osa provlečená do ložisek v kyvné vidlici. Osa slouží zároveň jako hlavní nosník stupaček.

Přímo uměleckým dílem je zadní kyvná vidlice. Základ je svařen z du-



ralových profilů a požadovaný tvar tvoří vyklepaný hliníkový plech o síle 2 mm. Tlumicí jednotka je originál z Hayabusy, pouze s jinou pružinou. Výrazně je však pozměněn pákový systém a uchycení je téměř vodorovné. I přední vidlice zůstala, jen „brejle“ a držáky řídítek jsou nově vyfrézovány z duralu. Originální zůstaly i brzdíče Tokico, pouze ten zadní se špatně hledá, je totiž ukrytý v kyvné vidlici.

Hrátky s rašplí

Nejsložitější fází stavby byly kapotáže. Jejich křivky a nezvyklé tvary daly Zbyňkovi zabrat. Dnes již s úsměvem vzpomíná na kostky

poctivá ruční práce. Je vyklepaná z ocelového plechu o síle 1,2 mm a pružně uchycená na čtyřech bodech. Z původní nádrže zůstalo jen její uzamykatelné víčko. Kompletně nová je i výfuková soustava, svody jsou vyrobeny z nerezových trubek průměru 38 a 45 mm a mohutný komorový tlumič z nerezového plechu o síle 1,5 mm, který je připraven těsně pod sedlo, je výrazným prvkem. To hlavní však přijde po nastartování, kdy z výfuku vyrazí mohutný chraplavý rachot.

Problémem bylo osvětlení. Sehnat tvarově odpovídající přední a zadní lampu zabralo mnoho hodin listování katalogy. Přednímu světlu nejvíce odpovídalo to ze skútru Honda SH150, zatímco zadí zdobí svítidla z Peugeotu. Jak jste jistě pochopili, na nějaká „cingrlátka“ se zde nehraje. Bylo by zbytečné hledat na palubní desce vyfrézované z duralu plejádu přístrojů. Pod čelním štítkem najdete pouze malý otáčkoměr z příslušenství značky Highway Hawk, nezbytné kontrolky od H-D a představení končí multifunkčním přístrojem Sigma, ovládaným dvěma tlačítky.

Za výjimečným dílem stojí vedle Zbyňka Kloboučnicka tentokrát i jeho spolupracovník Aleš Duben.

polystyrénu, kolem kterých „lital s rašplí“ a honil proporce. Všechny díly kapotáže jsou vyrobeny z laminátu o síle 1,5-3 mm, pouze přední blatník je kvůli hmotnosti karbonový. Ač se to může zdát neuvěřitelné, na výrobu forem se spotřebovalo 70 kg sádry.

Také mohutně vyhlížející nádrž je

