

Yamaha XS 850



Pouštní krysa

text: Klobouk, Drn (kecy na úvod), foto: Drn

Zprávy z domova: Klobouk je jedním z mých nejoblíbenějších úpravců mašin. Nejenže motorky upravuje a přestavuje, ale stal se mezitím téměř legendou (Dvě Tlustý Berty, replika B-Kinga, Valkýra s letmákem ve stylu ZZ Top chop kárs... Koho z nás tyhle mašiny nebouchly do očí a netrefily přímo do srdce?). Jenže Zbyněk mi k nim vždycky dal i perfektně zpracovanou papír s informacema, rozměrama a historkama z natáčení, podle kterého se mi ty články strašně pohodlně psaly. Překvapil mě poslední akcí, kdy mi k Pouštní kryse spontánně napsal komplet článek. Jste tedy prvními svědky vstupu Klobouka v řady spisovatelů.

Podoba týchle mašiny vykristalizovala časem, během kterého jsem se svým dlouholetým kámošem Pepi Hájkem hledal ideální podobu motorky pro to naše použití. Kterej bajk to asi tak může splňovat? Jezdit rychle (no, nechci se zas přerazit), takže svižně stačí, pohodlně, to by bylo asi enduro (třuj), nádherně – v tom mám trochu křivý čočky, líběj se mi i docela hnusárny, nemuset to přehánět s údržbou a trochu toho charakteru. To všechno bez díry ve šrajtoflí?

Po nesčetných úpravách různých rejží a harleju a různým experimentování s výrobou celé mašiny kromě motoru nebo jen s optickejma úpra-

vama je jasná jedna věc: ideální motorka jsou motorky nejmíň tři.

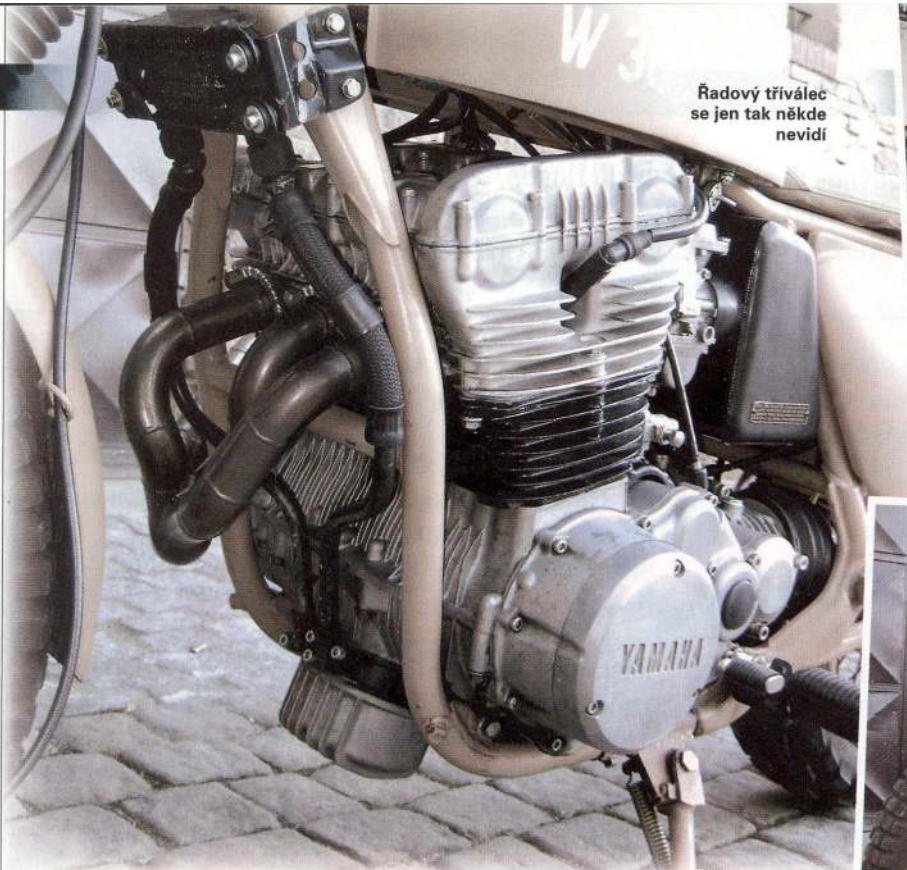
Jednou při pročítání inzerátů a lovení zajímavých vraků na překopávkách mě napadlo, co takhle si po všech těch tykadláčích udělat něco divného? Nějaký enduro (třujtajxl)? Ale chce to silnější a zajímavější motor, a ten vzhled, nejsem přeci žádný McStadiónkros, takže jak to vylepšit? Co takhle army styl?

Oživíme mršinu


Základem je tříválec Yamaha XS 750 z roku 1982, stav ne OK, ale téměř K.O., víceméně sériovka. V první řadě je třeba skoro všechno vyhodit, původní jsou jenom rám s kyvkou, motor, šavle a brzdy. Hodně vzhledu

Potah sedla měl na triko i ostřejší výbušný materiály než pilotovu řiť





Řadový tříválec
se jen tak někde
nevidí



S tímhle drapákem
se nemusíte bát
ani do terénu

dělají kola, proto jsou drátěný se 48 paprsky, přední ráfek 19" z Drag Staru 650, zadní vyráběný 17"x 3,5", náby duralové. Pneumatiky s hrubým vzorkem, to můžou být jediné Conti TKC 80. Mimochodem, jezdí se na nich mnohem míň divoce než vypadají. Přední vidle je originál, jen trochu nastavená, brejle z V-Maxu. Kyvka s kardanem jsou prodloužené o 35 mm, pro lepší vyváženost vzhladu (to zní odborně), zadní péra ze Suzuki GS 1000.

Motor je originál, pouze převrtný na 850 cm³, sodováním odstraněná původní černá barva a žebra zbroušená do oblých tvarů. Je taky po repasi, včetně výměny šál. To jsem si zavínil sám, když jsem v jednom parném dni při jízdě na sraz zakoupil u benzinky Lubrifilm a v domněnání, jak motor vytuním, jsem to tam hned před krámem celý vrazil. Do starých rejží jsme ho dávali vždycky a spotřeba oleje klesla na hodnotu „směšně nepatrnou“ (fráze z motoreklamy z r. 1930), ale fatálně jsem zapomněl, že max. 1/3 balení! Po cca 200 km začlo vzdálené tukání, při dojezdu domů už to znělo, jako když za sebou táhnu plechovou vanu. Po rozebrání motoru byla kompozice z ojničích ložisek úplně pryč, prostě tam nebyla, ale perfektně rovnoměrně. Vnitřek byl celý zpatlaný jakousi hnojově-metalickou hmotou. Never more!

Karburátory jsou originální, sání vyrobené z hliníkového plechu a upravené na papírový filtr z Golfa. Přední blatník pochází od zadního

kola Zündapp 50, zadní blatník je laminátový. Přední a zadní lampa z veteránské burzy, tacho z kavy VN 15 zapuštěné do světla. Nádrž a podsedlové kryty ručně klepané z ocel. plechu 1,2 mm.

Historický materiál

Sedlo, to je lahůdka. Na koženkovém potahu je prosím další potah, tentokrát z originální Wehrmacht cely na zakřevání kanónů – jsou tam i nápisy, něco jako „hier sind bomben“. Za sedlem je ručně svářený nosič z plechu a trubek ve stylu H-D WLA, moc praktická věc.

Řídítka s navařenejma úchyty, nedají se přestavovat. Voják se musí přizpůsobit! Svody výfuku jsou z nerezu, ale nechal jsem tam sváry, vypadá to drsně. Tlumič je komorový odrazový, žádná vata, výsledek je hlubší zvuk. Barva byla jasná, je to přesně ten odstín, co měl Rommel na svém ešusu v El-Alameinu.

Číslo na nádrži vyjadřuje počet úředníků na jednoho živnostníka v ČR. Hliníkové věci jako brzdiče a osazení řídítek jsou očištěné na kov a ošetřené metodou Aludin. Je to něco jako elox a vypadá to těžce old-style.

Takhle, jak to píšu, to vypadá jednoduše, ale s úpravou jsem se dost mořil, hodně věcí jsem dělal vícekrát. Vzpomínám si, že jenom způsob uchycení a pozice přední lampy spolknul 5 kusů držáků.

Fabulace par excellence

Při ježdění jsem se párkrát dostal do



*Když jedete
s touhle
mašinou
v pšeničném
poli, lidé, kteří
stojí na silnici,
z vás mají
zvláštní pocit.
Jako že pán
v helmě
uprostřed pole
nějak divně
běží. Rommelův
písečný nátěr
je totiž v český
pšenici
neviditelný.*

neuvěřitelně směšných situací, od „Sakra, věděl jsem, že ta Yamaha dělá tyhle vojenský mašiny, ale že to jezdí i u nás...“ až po: „Kurva, jaks narval tenhle motor do toho bavoráka?“ Nový majitel má ještě lepší historiku, když přesvědčil svého vysokoškolsky vzdělaného známého, že to fakt jezdilo za 2. světový (včetně nápisu Yamaha na motoru!). (Koncern Nippon Gakki vyrábí motorky Yamaha až od roku 1955 – pozn. red.)

Další zážitky už nebyly tak veselé – viz anabáze s Lubrifilmem, pak nechtěnej vejlet ve sto třicítci do pole (svině stojánek) a na závěr všeho mi tejdén potom, co jsem vyhodil starý složenky, pojišťovna poslala dopis jak to, že jsem nezaplatil celej minulej rok pojistku a ať to teda hned srovnám. Při prodeji jsem taky pěkně prodělal, protože jsem použil neobvyklej typ a starší ročník, a toho se našinec bojí. XS 750 bylo snad prvním více než dvouválcem od Yamahy. Výhody? Jednoznačně už vím, jakej typ mašiny má u mě v garáži svoje koryto jistý. „Nastoupená cesta je správná,“ jak by řekli soudruzi, a proto mám už připravených pár součástek na nejnovější model, ale bude to tutově dvouválec. ■