

# Red Baron

**DREAMBIKE** Konstruktérská dvojice Zbyněk Kloboučník a Josef Hájek je motocyklové veřejnosti dostatečně známá. Precizní přestavby je vynešly mezi špičku v oboru. Na delší dobu se odmlčeli, ale v polovině února se ozval z Heřmanova Městce telefon... František Gorczyca, foto Jan Dvořáček



„Rudý baron konečně jezdí, ale momentálně je vystaven v Bikers Crownu v Chlumci nad Cidlinou.“ Zbyněk byl velmi stručný, má prý moc práce. Domluvit si schůzku nebyl problém, protože únorové počasí přálo kratší projížďce, o focení nemluvě.

Red Baron, futuristický projekt motocyklu na bázi Hondy F6, mohli pozorní návštěvníci spatřit na loňském Motocyklu v březnu na Výstavišti v Holešovicích. Nebyl však tehdy zcela hotov, první jízda se uskutečnila v podstatě až vloni ke konci roku.

Projekt se v hlavách konstruktérů rodil už dlouho předtím, ale jakmile se na dvoře dílny objevil totálně zrušený motocykl Honda F6, který měl najeto pouhých šest tisíc kilometrů, bylo hned jasno: stavba musí být ódou na překrásný motor, kapalinou chlazený plochý šestiválec s rozvodem OHC o zdvihovém objemu 1520 cm<sup>3</sup> a výkonu 100 k, který se v letech 1988 až 2000 montoval do Gold Wingů.

Z Bikers Crownu na Pražské ulici je to na chlumecký zámek skutečně co by kamenem dohodil. A kde jinde fotit barona než v pro něho známém prostředí.

Celé nádvoří je naše, po celou dobu se neobjevil ani živáček, kdo by nás vyhnal, popřípadě fotografování povolil. Dodatečně děkujeme správě zámku, máte to tam hezké, baron se u vás oprav-

du cítil jako doma. O silném provozu na hlavní tepně ví Chlumečtí své, prý tudy projede během 24 hodin až 25 000 vozidel. Hrůza, proto se za jízdními fotkami vydáváme na méně frekventovaný tah na Jičín. Ani tam nás ale nečeká žádná selanka, aut je tu taky dost, je pátek, navíc se čárce na teploměru nad nulu moc nechce. Jsme rádi, že to máme za sebou, i když otevřený zvuk šestiválce je velmi působivý.

Ovšem stejně působivé je i prostředí restaurace hotelu Astra. Dobře vaří, mají tu pěkné servírky, jen s těmi krušovicemi by měli něco udělat. Vždyť se to nedá pít...

Ale to jen tak na okraj. Moc to neprožíváme, povídáme o motorce. Futuristický nápad vznikl před časem v hospodě u piva, jak jinak. Je zajímavé, že finální podoba se první hospodské kresbě opravdu velmi podobá! „Něco nás napadne, nakreslíme si to, třeba i na tácek, a potom se toho námětu dost striktně držíme,“ říkají oba stavitelé shodně. Ctí prostě kult nápadu.

O pohonném agregátu byla řeč. Šestiválec s protilehlými válci je umístěn v příhradovém rámu (rozvor 1500 mm) svařeném z chrommolybdenových trubek kruhového průřezu 32 mm, jehož je nosnou částí. Přední teleskopickou vidlici včetně obou upravených můstků (úhel hlavy řízení 63 stupňů) si

konstruktéři půjčili z CBR900RR, její povrch osoustružili, vyleštli a doplnili stabilizátorem z duralové slitiny. Kyvná vidlice je připevněná na držácích z lehké duralové slitiny, našroubovaných na motor. Obě vidlice jsou uloženy na kuželíkových ložiskách.

Jednostranné kyvné rameno s kloubovým hřídelem muselo být také z Hondy. To byla podmínka; když Honda, tak Honda (BMW má kloubový hřídel na pravé straně). Volba nakonec padla na NTV 650. Navaření výztuh nebylo žádným velkým problémem, ten na-



Při tomto pohledu pochopíte, že se tvůrci nechali inspirovat šestiválcovým skvostem Honda F6.



stal s umístěním. „Entévéčko“ má rameno na levé straně, kdežto F6 na straně pravé. A tak ho dali vzhůru nohama, ale tím se změnil smysl otáčení, takže bylo nutno vyrobit nové spirálové ozubení schopné přenést výkon 100 k. A to byl velký problém. První tip na ČKD Praha nevyšel, jediný pracovník, který by to na staré mašině z roku 1936 podle výkresů dokázal, odjel bohužel na delší dobu do lázní... Čekat nemohli, naštěstí se naskytla další možnost v soukromé továrně u Přerova. První pokus nevyšel, a tak se hruška s talířem posílala zpět. Trvalo to půl roku, než se zadní kolo roztočilo..

Oba ráfky (přední 16", zadní 17"; pneu 130/60-16, 180/60-17) nesou značku Honda CBR900RR, jen místo drátů mají leštěné duralové výplně. Přední brzdy krotící v minulosti temperamentní Fireblade zdobí vyleštěné brzdiče a nachromované kotouče s novými středy ze speciální ocele, upevněné nerezovými kalenými čepy; zadní brzda je namontovaná na zcela novém úchyty a samozřejmě také vyleštěná.

Příčnou dělicí rovinou dvoudílné laminátové kapotáže jsou řídítka vyrobená z duralového výkovku s našroubovaným trubkovým ukončením. Na první pohled upoutají dva válce se vstupy při-

pomínajícími reaktivní motory. Ve skutečnosti jsou v jejich útrobách po jednom namontovány radikálně upravené chladiče z VTR 1000F, přičemž v pravém tubusu je navíc chladicí ventilátor.

Homologovaný projektorový světlomet je upevněn ve speciálním seřizovacím mechanismu, zadní sdružené světlo nese jméno Louis.



Zadní sedmnáctipalcové kolo dostalo místo drátového výpletu leštěnou duralovou výplň.



Fantazie dvojice konstruktérů z Heřmanova Městce prostě nezná hranic.

Palivová nádrž na 10,5 l paliva je ukrytá pod kapotáží nad motorem. Ve snaze zatížit co nejvíce přední kolo je akumulátor namontován před motorem pod dolním můstkem přední vidlice.

Výfuková soustava je tvořena trubkou o průměru 42 mm, ručně klepaným sběračem z pochromovaného plechu umístěného

před zadním kolem.

Duralové stupačky jsou připevněny na kalených čepech s jehlovými ložisky, zadní blatník je z laminátu.

Po 1300 hodinách práce byl Red Baron hotov. U podobných staveb obvykle uveřejňujeme i cenu, na kterou si svůj výrobek jeho tvůrčí cení. V případě rudého barona se jedná o 450 000 Kč.

V „reaktivních“ tubusech jsou umístěny chladiče. Projektorový světlomet je uložen ve speciálním seřizovacím mechanismu.

