

Dream bike Ducati 750 SS Outsider



# Outsider?

Chopper par excellence. Duralové a karbonové díly. Ve světě naprosto nejnovější trend mezi těmi nejlepšími úpravárenskými dílnami. Zbyněk Kloboučník z Heřmanova Městce...

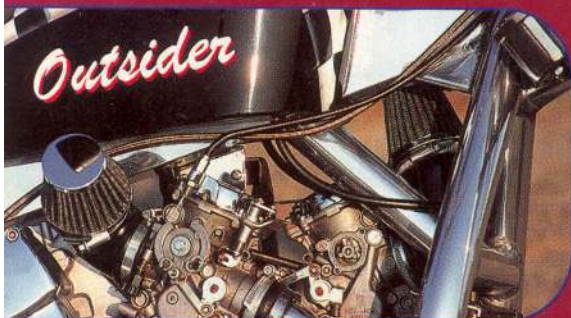
text a foto: Petr Drnovský

Všechno si předem promyslel, dopodrobna rozkreslil, vybral z několika variant rámu tu „nej“ a pustil se do práce. Na konci měl být lehký, spolehlivý a výtečně ovladatelný hard tail do běžného provozu, žádné monstrum.

Za základ posloužil motor Ducati SS z Cagivy Elefant. Je to dvouválec, se sekundárním pohonem řetězem, robustní a jistě také dostatečně exkluzivní. Karburátory k němu musel Zbyněk uříznout z kompletu karburátorů Hondy CBR 1000 F (průměr 38 mm), nerezová sací potrubí dělala specializovaná firma. Nejvíce koumání a piplání prý dalo propojit sytiče a škrticí klapky. Filtry jsou přímé, svody mají průměr 45 mm a končí duralovými tlumiči. Motor samozřejmě patří do rámu. Ten je v tomto případě naprostou bombou. Trubky (průměr 39 mm) a hranol (50 x 80 mm) ze speciálního dura-

Tuhý rám ze speciálního duralu je krásný, sladění karburátorů uříznutých z bloku Hondy CBR 1000 F dalo Zbyňkovi pořádnou práci, ale výsledek je perfektní. Sací trubky jsou z nerez.

Zbyněk je motorkář jako poleno. Staví si motorky podle svého gusta, což je naprostá fantazie. Ke své zálibě v hard tailech říká, že tvrdý chlap má mít tvrdou motorku. Prvotní myšlenkou předcházející stavbě tohoto motocyklu bylo „Žádná tvrdá hromada plechu, která když zatočí za roh, tak je to na malou rodinnou oslavu.“





„Mám to radši takový tvrdší...“ I přesto, že je rám neodpružen, pod Zbyňkovými rukama vyrostl solidní, dobře ovladatelný a v zatáčkách vychovaný výtvar. Zadní guma Barum se roztáhla na 200 mm, v zatáčce každopádně nevádí.



metr, dá se dovařit, ale u duralu to nejde, a tak muselo být všechno těsně slícované. Rozvor je 1750 mm, stopa 145 mm a prodloužené vidlice z GSX-R 1100 '87 v brýlích vlastní konstrukce svírají s vertikálou úhel 51°. Přední ráfek je japonský D.I.D. s vlastním nábojem, zadní má původ v automobilu BMW. Byly mu odříznuty loukotě, vyvrtány dírký pro dráty (každá pod jiným úhlem), přidán vlastní náboj a nakonec byl vypleten. Náboje jsou černě eloxované, ráfky nesou černý komaxit. Brzdový systém značky Brembo má ocelí opletené hadice a kotouče Harley-Davidson.

Blatníky a nádrží jsou vyrobeny v Litomyšli z uhlíkových vláken podle vlastních forem, a protože se do nádrže vejde jen šest litrů, vozí s sebou majitel přečerpávací pumpičku na benzin. Odpružené sedlo je vlastní výroby, zadní světlo Saturnus z neznámého veterána.

Stěžejní úkol, který se táhnul stavbou celou dobu jako červená nitka, byla úspora hmotnosti. Například na zadním blatníku bylo ušetřeno 5,5 kg, na nádrží 2 kg, a zadní

osoustružený, a tím ztenčený ráfek váží i s automobilovou pneumatikou Barum (kterou si Zbyněk nemůže vynachválit, stojí jen dva tisíce) 15 kg, což je o dvacet méně, než mají běžné čopry. Celá motorka váží s benzinem i s nářadím 165 kg!

Protože stavitel a konstruktér věnuje velkou pozornost geometrii a celému podvozku, nechtěl zadní gumu širší než 200 mm. Na šestipalcovém ráfku udělala stopětaosmdesátka dobrý profil, a tak se s ní jezdí výborně v zatáčkách. Celá motorka je lehkonohá, ovládá se snadněji než supersporty s vyšším těžištěm i sedlem a má vynikající volnost v náklonech. Tuhý rám, krátkozdvihové vidlice a pružné sedlo překvapivě dobře absorbují nerovnosti, ty větší člověka trošku nakopnou. Brzdy jsou vynikající, zadní „flekují“ už při jemném polechtání. Motor snad ani nepotřebuje komentář.



Co říci na závěr? Je to vynikající mašina, žádný outsider, od zatraceně šikovného motorkáře. Jsem zvědav, co si Zbyněk postaví na příští sezonu, protože tahle kráska už našla jiného pána... ■

lu se pod Zbyňkovými rukama změnila v nádhernou konstrukci, která váží jen 12,5 kg. Svářel ho pan Koláček z Chrudimí, ale připravoval sám Zbyněk. Byla to prý hrozná věc, neboť když chybí u oceli mili-

Zatímco jsou velké plochy vyhotoveny z karbonu, veškeré úchyty, osy, krytky a spojovací materiál jsou z nerez. Tachometr se skrývá připevněn k pravé trubce přední vidlice.



Přední devatenáctipalcový ráfek má stejně jako zadní duralový náboj vlastní výroby. Přední brzda s opletenými hadicemi brzdí jemněji než zadní „flekovačka“.

