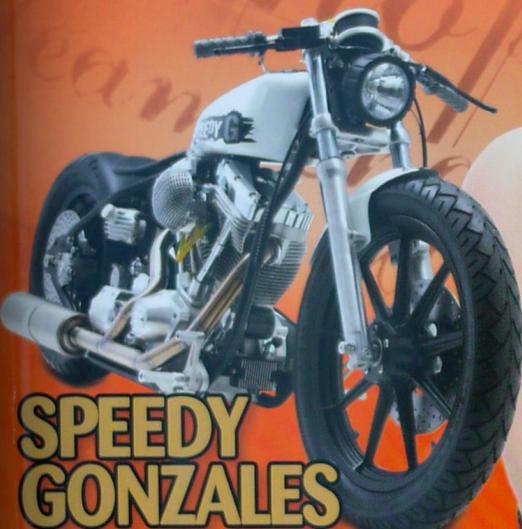


EASYRIDERS®

**SPECIÁL
EASYRIDERS**

**LEGENDÁRNÍ
SHOVELHEADY**



**SPEEDY
GONZALES**

Radikální drag-style sporták
od slovenských Unauthorized

**NOVINKY
AMERICKÝCH
MOTOCYKLU
2011**

II. díl



Květen - Červen
03/2011

119 Kč

předplatné 99 Kč
4,95 €

03/2011 119,- Kč/4,95 €

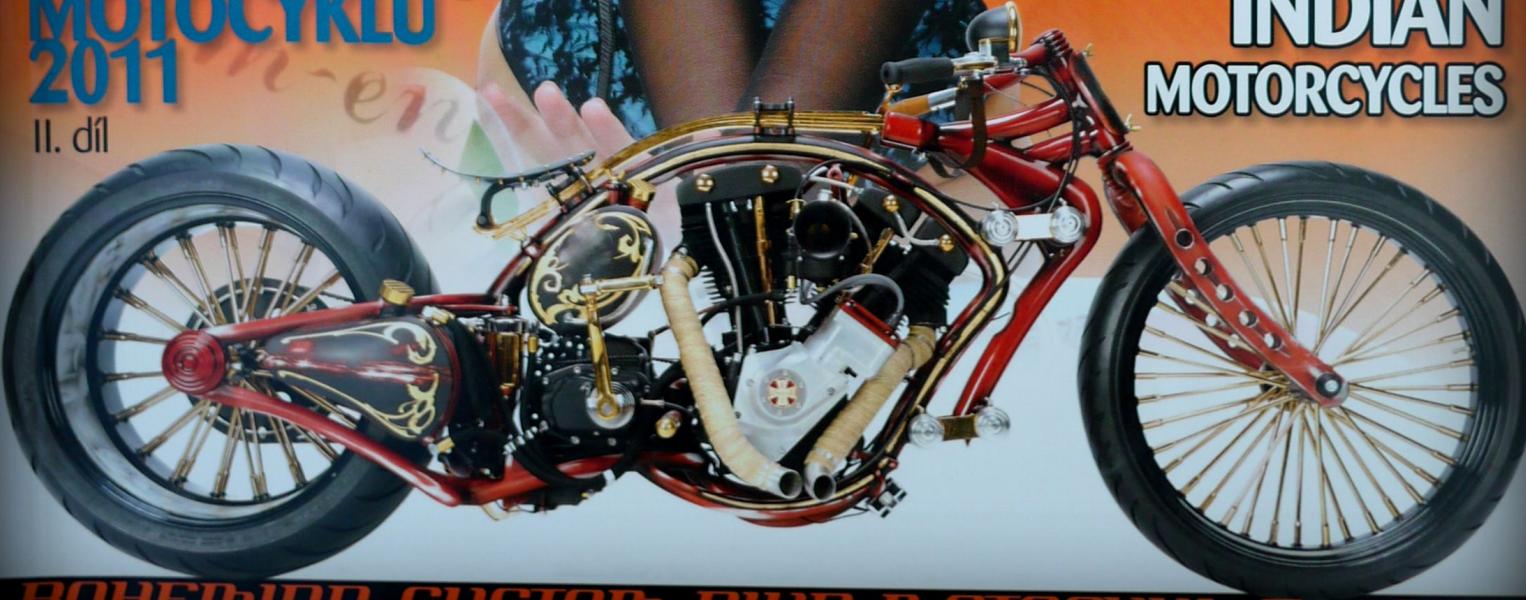


**TURNER
A BUŠ
VÍTĚZOVÉ
V MAINZU**

**MARTA
JANDOVÁ**

**MOTOCYKLY
HELLS ANGELS**

**POLARIS KOUPIL
INDIAN
MOTORCYCLES**



BOHEMIAN CUSTOM BIKE MOTOCYHL Praha

SPEEDY G

Gonzales

Radikální drag-style sporták od Unauthorized s. r.o.

Vůbec netuším, kolikrát už byla ve spojení s motocyklovými customy napsána stará pravda, že méně je někdy více. A rozhodně ani nevím, kolikrát jsem tuhle pravdu napsal sám. Dnes je mou milou povinností představit vám typický příklad tohoto „staviteelského směru“, pana Speedyho G. Prosím, seznámte se!

V Česku dlouho panoval názor, že se u našich východních sousedů kolem customů nic moc nedělá. Ze se to tam jaksi lepi, ale není to nic, co bylo potřeba nějak důkladně sledovat. No jo, jenže jak mi potom vysvětlil, že odsud pravidelně tak každé dva roky „prosakne“ něco, co na českých soutěžích sklidí pořáhy jako o žrních a dokáže přivezt trofeje třeba i z Mainzu nebo Bad Salzuflenu? Ono je to tam totiž všechno kapánek jinak. Jak se ukázalo letos na soutěžní výstavě Customs of Slovakia, na Slovensku se staví hodně a většina motorek je tam velmi specifických. Když už se totiž Slováci pustí do stavby motocyklu, chtějí, aby byl hodně poměrně a lišil se od produkčních strojů nejlépe ve všech směrech. Proto byla většina staveb z konce devadesátých let prostě „obrovská“ a pro naše někdy až nepochoptitelná. Dlouhé a vysoké rámy, dlouhé vidlice a co největší zadní pneumatika. Gotické prvky se na nich klobouly s dragsterovými doplnky a třeba old schoolom... Tedy alestopří těch strojů poháněných velkými dvouválci Harley-Davidson a jejich deriváty. Mezi témito „tatranchoppery“ (jak jsem si je již před lety v nějakém článku pracovně nazval a pak jsem zjistil, že se tento název celkem překvapivě ujal i v západním zahraničí...) pak zažádalo pář kousků, které držely linie i konstrukční trendy se zbytkem světa. Na svědomí je měli lidé, kteří sledovali dění kolem customů a jeli už od začátku evropskou, nekulí světovou ligu. V současnosti je to na Slovensku především pět dílen – Custom Ops. Braňo Simka alias Sršfa, XXL-LM Palo Faraguly, Dusty Garage Marcela Masaryka, TT Choppers

a samozřejmě Unauthorized Ivo Kollárika, o kterém bude feč dnes.

Může to Sportster

Dnes osmatřicetiletý Ivo Kollárik přezdívaný Harry upravoval motorky už od mládí. Jak on sám tvrdí, k originálům neměl nikdy vztah. Vždycky na nich viděl detaily, které se mu nelíbily a které by udělal jinak, po svém. „Radikální stavby motocyklů jsou v mé produkcii jen jakousi třešničkou na dortu. Většinu motorek, která mi proslala, jsem pouze upravoval.“



val. Snažil jsem se vystihnout to duši, která v nich difinoval, a dotahnout ji konce“, tvrdí o svých strojích Harry. V mládí, kdy představil především české a o něco později i japonské stroje, bral inspiraci ze zahraničních časopisů. Rozhodnutí venovat se motorkám naplno přišlo v okamžiku, kdy se poprvé očípal v prodejně Harley-Davidson a v reálu uviděl klasického Sportstera. „Stál jsem nad tím a prostě jen zíral. Byl jsem z té motorky úplně numíkko. Měl jsem v té době zkušenosť pouze s Japonci až tady mi došlo, jak je Harley logicky a jednoduše sestavovat.“ Přímo předurčen k dalším úpravám, které jdou oproti japonské konkurenci lehce a prakticky bezproblémově“, popisuje své první setkání s Harley Ivo. A tak bylo rozhodnuto, jakým směrem se bude jeho podnikání ubrat nadále, a ve Bratislavě vznikla firma Unauthorized s. r.o. A pro Unauthorized? No, jak Ivo studoval zahraniční časopisy, tak si v tabulkách s technickými daty všiml, že všechny věci, které si lidé vyráběli sami a nepocházely z fádného motocyklu nebo aftermarketového katalogu, jsou označeny slovíčkem „unauthorized“, tedy „neautorizovaný“. To si Harrym samozřejmě zapíbalo a protože sám rád tvoril vlastní díly a součástky, dal si tento termín do názvu své dílny. Po mnoha zdafiličkých projektech se na evropské scéně ukázal se stavbou Get Rigid, což byl Evolution ve tvrdém rámě Paughco. Jednoduchý a hodně hardcorový. Pak jsme měli možnost od něj vidět dva velmi povedené choppery v americkém stylu – Vendetta a El Nino. První byl dotažen do detailu. V té době už ale Harry uvažoval o tom, jakou motorku si vlastně postaví pro sebe. Cíl byl jasné. Malá, jednoduchá, ale velmi výkonná a sportovní. Samozřejmě se Sportsterovou nádrží, které má Ivo ve velké oblibě. In akci Custom Chrome se objevil vhodný rám Paughco Wishbone a následně také stokofový motor S&S 96“. Ivo na koupil a začala se psát historie Speedyho G.

Skrytý hi-end

Když se staví sporták, tak se vychází především ze tří požadavků – váha, výkon a jízdní vlastnosti. Proto se Speedy G na první pohled tváří, jaký by na něm mohl být, ale když ho začnete prostříhat dílkadlou, zjistíte, že je tam muziky sž. Prosíte kdo si jednu Speedyho od Harryho koupí, ten vyhraje. Nemůžete lepší stavby, než ty, kterou si customize stavit pro sebe! Rám doslova představuje výzvu ze Sportstera. Harrymu se líbí, jak je styl, takže zůstává i hrylé, jen se kapánek snížovalo. Ze Sportsteru jsou i sladká konkurenční kola koupená na Fascer See. Kvůli zachování zároveň jízdních vlastností osadil Harry zadek pouze 150 mm řízenou pneumatikou Metzeler. Ani v případě brzd se nevyměňla žádná hráčka. Harrymu se už dalo brzdy design originálních moderních brzdcích H-D, které zůstávají u tovarních strojů celkem zapomenuté, takže jim dali sancti. Ve spojení s majestátnými koňatci Russell na motorku sedí. Nejkrásnější blázník je žádný blázník a pokud se tomu „ustálenému rčení“ chce alespoň přiblížit, pak musíte blázník co nejvíce minimalizovat. V předu je elegantní lizátko a vzadu zakrytá plach pro nejexpozicijnější parti, tedy olejkou a přesovodou. Vzhledem k tomu, že je zadní blázník nevykole v černém laku a jde těsně nad kolem, málo z celku dojem, jako by tam ani žádný nebyl. Když už jsem zmínil přesovodou, tak na té iky taky nešetří. Dohle všechno, že na pořádný výkon je potřeba i porádnou almuřu, takže kupují šestyrýchlosti S&S, kterou s oblibou používají i dragsteroví závodníci. Otevřený primárem se nikdy nic nezkrati. Zvlášť ne u motorky, na které nic není a každý dobré zvolený detail hráje roli. Třípalcový kámenec je od Bell Drives Ltd. a luxusní žebrovany kryt litý z hliníku zase od Crime Scene Choppers.

Dragster a superbike v jednom

Žebrování – věc, která je na motorech krásná a prakticky odkazuje k motorkám patří. Jen se to nesmí přehmat, jak tomu v mnoha případech je. Od té doby, co se na trhu objevily retro a old school doplňky s žebrováním (vesměs opracované hliníkové odřítky), začali je nektěrý stavitele dát upřímné vše, což je možná někdy až na škodu. Nicméně Harry je použil všem a tak akorát. Kryt primáru doplnil



hliníkovou retro olejkou také od CSC. Benzinová nádrž je z některého z posledních modelů Sportsteru a vejde se do ní cca 12,5 l paliva. I ta ovšem prošla dílkadlou úpravou. Aby ji Harry snížil, musel vyřezat celý originální tunel. Původně byla motorika osazena starší Sportsterovou nádrží, ale ta byla vyšovená malá. Na nádrž přísel ještě hliníkový letceky uzávěr a přepad ve stylu závodních motocyklů. Další libušky najdeme na „pracovní“ ploše jezdce. Rídítka jsou závodní, superbiková od LSL. Jsou na-

montována přímo na vidlici. Pásky nesou značku Performance Machine. A budíky? Jak jinak, než originální americký Auto Meter – série Pro Cycle. Ty jsou nejpresnější a nejprůhlednější. Přepákovali je duralové ve stylu lehkých závodních komponentů Storz. Sedlo i celý systém jeho odpružení objednal Harry v katalogu Custom Chrome. Sekundární fémem je délkové jako u Twin Camu, ale v tomtom

případě je užší... No, tak teď si to prohlížím a přemýšlím, jestli jsem na něco nezapomněl. Napadá vás něco? Ale jistě! Přeci ten monstrózní výfuk s koncovkou Supertrapp! Ten byl snad první věcí, na kterou jsem se Harryho ptal. Jak může dát někdo na tak štíhlý, elegantní sporťák, navíc v bílé barvě, takovou „kamňáskou záležitost“? Vždyť každý jiný by tam dal dvě úzké rovné koncovky nad sebe. Ale Harry ne

PEEDY G

Výrobce: Ivo Kollarík, Bratislava
Design a technické řešení: Ivo Kollarík & Unauthorized s.r.o.
Konstrukce: Ivo Kollarík & Unauthorized s.r.o.
Váze motocyklu: Speedy G
Rok výroby: 2009
Doba stavby: 1 rok

MOTOR:
Model: S&S V96 typ Evolution
Obzal: 1 573 ccm
Upravy: vše originál S&S
Karburátor: S&S Super E přetrysny, dodané
Sání: Ram Flow primé, otevřené
Výfuky: Unauthorized/Supertrapp
Zážeh: Primář: otevřeny BDL 3°, kryt Crime Scene Choppers Vendetta
Selid: CCI

PŘEVODOVKA:
Model: S&S šestyrýchlostní
Razenie nožni

LAK:
Vně: Unauthorized/PTR Design
Realizace: PTR Design

RÁM:
Výrobce: Paughco USA
Model: Wishbone hardtail
Vidlice: H-D Sportster

VÝBAVENÍ:
Rídítka: LSL Superbike
Pásky: Performance Machine
Blázník: Unauthorized
Přední světl: P&W
Zadní světl: LED/Unauthorized
Budíky: Auto Meter Pro Cycle
Přepákovali: SSCycle
Elektrika: Unauthorized
Palivová nádrž: H-D Sportster
Olejová nádrž: Crime Scene Choppers Vendetta
Selid: CCI

KOLA:
Výrobce: Harley-Davidson
Velikost: přední 19 x 2,5", zadní 16 x 3,5"
Pneu přední: Metzeler ME 880 Marathon 100/90-19
Pneu zadní: Metzeler ME 880 Marathon 150/80-16
BRZDY: přední 1x kotouč Russell + dvojpístek H-D, zadní 1x kotouč Russell + dvojpístek H-D

a to je vlastní dobře, protože přesně tímto docela podstatným prvkem je motorka jiná než jiné customy v dragsterovém stylu. Původně prý ten válec mifil nahoru, ale to se mu nelíbilo. Tak se nechal inspirovat u plochodrážních motorek, které mají přesně takhle vyvedenou výkrovou koncovku. A bylo to!

Ondřej Hrkáč, foto: Motographer Horst Rösler



HÁZOR
Hrkáč

Jak už jsem naznačil v nadpisu, motorka se jmenuje podle Speedyho Gonzalese, kultovní krešlené postavičky představující nejrychlěji myš v zapadnutém Mexiku. Ten název je přesný i pro Harryho stavbu. Pan majitel mi k tomu řekl jedině: „No, musí se hodně přikrčet a pořádně držet“. A měl pravdu. Tuhle motorku bych rozhodně nefadil mezi běžné silniční stroje a už všebe ne do kategorie chopper & cruiser. Je to serižní dragster, se kterým by se díky jeho „mužství“ vždy (brano samozřejmě) v H-D pomíreč...“ došlo na světě určitě slušné napráškat i V-Rodu. Jedna, dva, tři, tam jich rychle jako na nejake Ducati, ovšem s tím rozdílem, že mohutný kroužek (výborek motoru) garantuje 103,7 Nm, ale vzhledem k otevřeným sání, polodlouhému karburátoru, zapalování a závodnímu otevřenému výfuku tam bude víc...) vám začíná ihrat ruce už když se spodním pásmu otáček. Člověk opět

cítí, jak se pod ním motorka staví na zadní. I přesto, kde má zároveň režiséřství! Na druhou stranu velmi pozitivním zjistěním bylo, že zadní guma o síce pouhých 150 mm motorky s podobným výkonem a kroužkem mají vzdálu dnes běžně 240 mm) to celkem spolehlivě přenesne a neměla tendenci se nějak utříhnout ani v zatačkách. No, taky možná proto, že jsem s touto spojkou a plynem pracoval právě v zatačkách, co možná nejobzřitněji. Posle, respektive poloha jezdce daná umístěním a typem řídítek sice všebe není „oprozív“, ale na druhou stranu se všebe nedá říct, že by byla nějak nepohodlná. I když se podle mnoho názorů o překonávání nějakých dlouhých zátaček nečekaně náklony. Za mě super a velmi přijemně překvapení!