

MOTOCYKL

WWW.MOTOCYKL-ONLINE.CZ

OFF-ROAD MÁNIE



Honda
CRF 450R

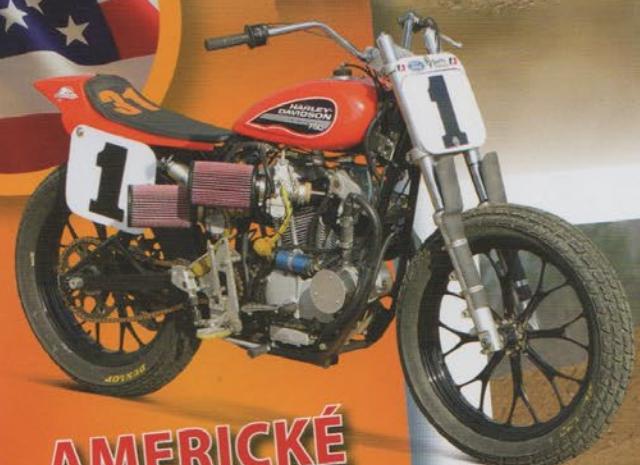


KTM
SX-F 350



Suzuki
RMZ 250

MX REVOLUCE

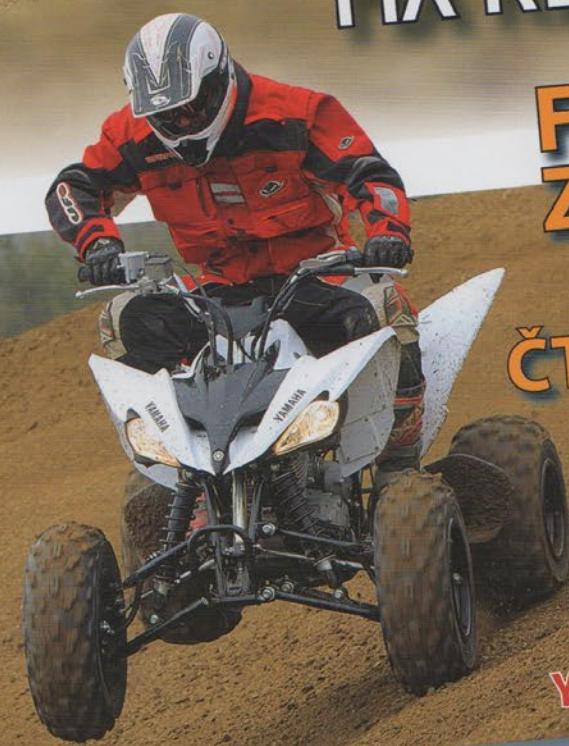


AMERICKÉ
ZÁVODY
&
DIRT
TRACK
v Čechách



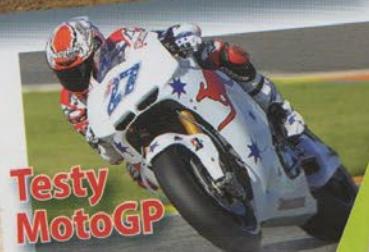
Cena 79,90 Kč
3,95 €

Cestopis: Moto cestou necestou
Expedice Maroko 2010



ČTYŘKOLKY

TGB Target 550 iRS
Kymco Maxxer 450i
Yamaha Grizzly 550
Yamaha YFM 250R



Testy
MotoGP



F

íše se rok 2007. Kolínský stavitec motocyklů Christoph Madaus sklízí jednu cenu za druhou za svůj d'ábelský stroj Twintrax Power Plus, ve kterém vsadil do rámu vlastní konstrukce dva agregáty H-D za sebou (českým čtenářům byla tato německy precizní šílenost představena v Motocyklu č. 10/2007). A hledá další výzvy. I když byste to do něj zřejmě neřekli, učarovaly mu Harleye, a tak je už předem rozhodnuto, z jakých zdrojů bude čerpat i tentokrát. Po několikaměsíčním surfování na internetu se začne konečně blýskat na lepší časy: soukromý majitel kdesi od Michiganu nabízí k prodeji celkem ojedinělý model Harley-Davidson KHRM, který se vyráběl v polovině padesátých let jako speciál na „desert and wood racing“,

dnes bychom ho asi označili za scrambler nebo enduro. Celkem ojedinělý asi není úplně ten správný výraz, protože celkem bylo těchto scramblerů v Americe vyrobeno 77, a to je setsakramentsky málo. Proto není divu, že Christoph s dražbou na eBayi příliš neváhal, i když jediné, co z motorky na fotkách viděl, bylo 27 pečlivě poskládaných papírových krabic. Zkrátka šrot. Nezbývalo mu nic jiného, než prodejci věřit, že motocykl je sice ve stavu rozloženém, nicméně kompletním... a nasadil cenu 3800 dolarů, cenu nejvyšší.

Pln entuziazmu a nadšení nechává svých 27 beden převézt spedicí do New Yorku, kde na ně čekal přítel, který je měl pečlivě zabalit a poslat letecky do Německa. Jenže... Jenže v New

Yorku tou dobou panovaly katastrofální přírodní podmínky, které postihly jako na potvoru zrovna sklep Christophova přítele. Místnost byla kompletně zatopená, a než se k ní majitel dostal, rozpustily se ve vodě i papírové krabice a díly se vysypaly po podlaze a skončily pod nánosy bahna. Nepříliš závidění hodná situace, kluci z kdysi libeňského Pro-Performu by mohli vyprávět. Že je to ještě větší průšvih, než si myslí, zjistil Christoph hned po vybalení zásilky: „Jediné díly, které jsem mohl při restaurování ještě použít, byly kromě skříně motoru obě vačky,“ poznamenává čerstvý jedenapadesátník. S pocity zmaru a zoufalství naskládá díly zase zpátky do krabice a odváží je Berndu Kramerovi do Milwaukee Iron Shopu, guruovi zdejší H-D scény, který z jejich obsahu nemůže spustit oči – fascinující! Poprvé

Endurově laděného speciálu KHRM postavil Harley v polovině 50. let přesně 77 kusů. Jeden z těchto kusů se dostal do rukou Christophra Madause, který jej pečlivě zrenovoval a vyzdobil současnými komponenty.

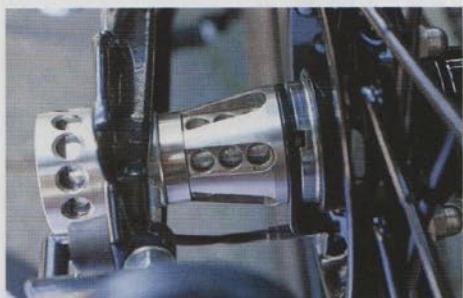
Text: M. Tománek / R. Henniges, foto: R. Gargolov

v životě totíž drží v rukou káckový model považovaný za pramáti všech sportsterů a kterému může vdechnout život! Jedinečná je také technika: kaskáda čtyř dole uložených vačkových hřídel ovládá čtyři ventily, výkon motoru s objemem 890 kubiků udávaný v padesátých letech byl úctyhodných 40 koní.

Než se „véčko“ mohlo zase nadchnout, uběhl celý rok. „Většinu dílů, které v motoru chyběly nebo se nedaly použít, jsem vydražil na eBay,“ říká Christoph Madaus. Ale kolik času strávil před obrazovkou a kolik ho to vlastně stálo peněz, si raději už ani nezpomíná. Souběžně se samozřejmě věnuje i zbytku stroje: pískuje, vyklepává, kreslí a navrhuje, občas si vrak obejde s flexou. Aby si nádrž na rám takříkajíc sedla, prohlubuje Madaus její vnitřní část, což optice ve finále prospívá. Sám si nakreslí a posváruje výfukové svody z ušlechtilé oceli, šestivoltovou



Pastva pro oči: ploché hlavy válců
Flathead jsou originál, řazení a zadní brzda byly původně na druhé straně, péče byla věnována i těm nejmenším detailům.



Z nadhledu vypadá Madausovo KHRM opravdu impozantně.

elektriku předělává na 12 voltů, podvozek osazuje komponenty Wilbers a vpředu zánovní vidlicí ze Suzuki GSX-R 1000. „Nesahal jsem na ni, litrový superbike je na tom se svými 200 kilogramy stejně jako můj custom,“ odpovídá Christoph na otázku, zda vidlici USD nějakým způsobem svému stroji přizpůsoboval.

Ze superbiku pocházejí také přední brzdové třmeny, pro lepší účinek je ale Madaus kombinuje s 320mm brzdovými třmeny Beringer. „Z objektivního hlediska je to samozřejmě blbost – vždyť maximální rychlosť, které jsem se svým H-D schopen dosáhnout, leží někde kolem 140 km/h,“ vysvětluje Christoph, „ale o to mi vůbec nešlo – chtěl jsem si vyzkoušet, zda lze harmonicky skloubit ty nejnovější a nejlepší komponenty s oldschoolovou optikou.“ Jakmile je srdce biku usazeno v rámu, dostane ke svým narozeninám lepší mazání se separátním olejovým filtrem, což je vychytávka, která má celkem zásadní vliv na výdrž motoru a bez které musely originálny z padesátých let obejet. Světlomet ze současného hypermodelu V-Rod posouvá celou klasiku ještě více do technika.

Tohle všechno ale byly prkotiny proti jiné a pro Madause celkem zásadní věci: přepákování. Původně totiž bylo zvykem umisťovat pedál brzdy vlevo a řazení vpravo po vzoru anglických sportovních motocyklů – dodnes se s tím můžeme setkat třeba u Enfieldů. Jenže Christoph chtěl postavit motocykl moderní, na kterém by

se prostě dalo jezdit. „Měl jsem v zásadě dva požadavky – aby bylo přepákování do stroje integrováno technicky, aby skvěle fungovalo, ale také opticky, aby ladilo k celkovému výrazu biku.“ Myslím, že se to lépe povést nemohlo. Pro bike, co nadzvedává borce od kávrenských stolků a za kterým se holky otácejí to asi bude platit celkově.



Vzhledem k tomu, že je sedlo tvořené ocelovou kostrou potaženou tenkým polstrovaním a kůží, nelze očekávat žádný velký komfort. Uložení je zhruba ve výšce 750 mm, což rozhodně nijak nízko není, ale vzhledem k uzoučké stavbě biku a širokým řídítkům máte okamžitě po usednutí pocit, že tuhle mršku povedete, kam se vám zamane. Start. Zapomeněte na knoflíky, tady se bude nakopávat. „Véčko“ naskakuje bez protestů, svou přítomnost dáváaje temným duněním vycházejícím z univerzální koncovky Supertrapp, požadavky TÜV každopádně plní. Vymáčknutí spojky vyžaduje dobře trénovaný stisk, všechny čtyři stupně převodovky si rády vezmou trochu času na rozmyšlenou, než zapadnou tam, kam mají. Zřejmě si na sebe musí teprve zvyknout, vždyť nemají natočeno ani 260 kilometrů! První asociace? Jako na kole! KHRM se vede sama, precizně a s neuvěřitelnou lehkos-

tí. Naddimenzované podvozkové komponenty zaručují slušnou stabilitu i komfort, přední brzda je skvěle dávkovatelná.

Pohoda? Asi tak, protože na čtyřku točí motor přesně 2800 otáček, a to za doprovodu velmi solidních vibrací, které tomuhle biku sednou jako pozadí na záchodové prkynko, a které přesně odpovídají pocitu nefalšované a původní radosti z jízdy.

Na povely plynové rukojeti reaguje twin jemně a s minimální reakcí na změnu zatížení. Těžko říct, jak to vlastně popsat – jízda na tomto H-D, kde skutečně na vlastní kůži prožíváte a počítujete každý spalovací akt, je jako brouzdat se časem, volně a bezstarostně. „Pro mě je to nejkrásnější hračka na světě,“ říká Christoph Madaus a člověk mu prostě musí dát za pravdu. Tenhle bike probudí v každém chlapovi dětskou hravost, a té se, jak známo, zbavuje velmi těžko. Ledaže byste si postavili něco podobného jako Christoph. ■



To sedí: výfukové svody vlastní konstrukce jsou zakončeny legendární koncovkou Supertrapp.

Madaus-Harley-Davidson KHRM

OZNAČENÍ KHRM

K = model K, H = 889 cm³ (model se zvětšeným vrtáním, standardní řada K měla vrtání 727 cm³), R = racing, závodní speciál s homologací pro silniční provoz, M = desert and wood racer (jen KR = flattrack, KRTT = tourist trophy), pramáti řady XL (Sportster).

MOTOR

Vzduchem chlazený dvouválec do V se sklonem válců 45 stupňů, flathead, čtyře dole uložené vačkové hřídele, mazání se suchou klikovou skříní, karburace H-D CV, originál Linkert, alternátor 12 V, gelová baterie, vícekotoučová spojka v olejové lázni, čtyřstupňová převodovka, primární i sekundární pohon řetězem.

Vrtání x zdvih

69,9 x 115,9 mm

Zdvihový objem

889 cm³

Stupeň komprese

8,0:1

Jmenovitý výkon

cca 40 koni

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor 1409 mm, délka dráhy odpružení vpředu 125 mm, vzadu 600 mm, výška sedla 750 mm, pohotovostní hmotnost 205 mm, objem nádrže 9,5 l.

PODVOZEK

Dvojitý rám z oceli, vpředu vidlice USD ze Suzuki GSX-R 1000, vzadu dvouramenná kynná vidlice, komponenty Wilbers Eco-Line, brzdové kotouče Beringer, Ø 320 mm, brzdové třmeny ze Suzuki GSX-R, vzadu bubnová originální brzda. Hliníkové vyplétané ráfky

2.50 x 18; 3.50 x 18

Obutí

Metzeler ME77

Záruka

už dávno vypršela

Servisní intervaly

každý rok a poslehem motoru každou jízdu

Barva

černá/krémově bílá

Cena

nevýhleditelná...

**Portrét
Christopha
Madause**

„MAGOR“



„Pro magory mám slabost,“ poznámená mimoděk Christoph Madaus a opět se ležérně o svou sterilně působící kuchyňskou linku. Modré rifle, bílé triko s decentním nápisem Harley-Davidson, 51 let. Kdybyste ho potkali na ulici, budete mu hádat o dobrých dvacet min a určitě byste neřekli, že se tenhle týpek s vizáží středoškolského profesora bude zajímat o motory. A už vůbec ne o ty od H-D. Opak je pravdou. Potkali jsme se před pár týdny na letošním Intermotu a v sekci přestaveb jsme strávili celé odpoledne: jen málokdo se dokáže na svět, nejen na motocykly koukat tak demystifikujícím, rentgenujícím pohledem. Jen tak mezi řečí se ho zeptám, jak by takového správného magora vlastně klasifikoval. „Pro mě je to člověk, který se dokáže pro něco nadchnout, je úplně jedno pro co, a dokáže pro svůj sen udělat všechno.“

Jinými slovy: Christoph Madaus je opravdu velký magor. Od 13 let se maloval kolmým fréz a soustruhů v podniku svého otce a otravoval všechny kolem neustálým „a jak funguje tohle?“, případně „a co dělá tohle?“ Odpovědi padly zřejmě na tu nejúrodnější půdu, protože Christoph chce tvořit nové věci nebo alespoň přetvářet ty staré k obrazu svému. Vystudoval architekturu a dnes se živí především designováním vnitřních prostor všech druhů a velikostí. Pokud ale někdy budete mít to štěstí prohodit s ním jenom páry slov o motocyklech, poznáte rychle, co že je jeho skutečná vášeň a skutečný život. Při jeho hlasitém přemýšlení a filozofování nad motocyklovými tématy je radost mu naslouchat.

Madaus je ženatý a má osmiletého syna, třináctiletou dceru a dvanáct pozoruhod-

ných biků. Všechny nesou jeho rukopis, některé jsou jen upravené, jiné si Christoph postavil od začátku až dokonce sám. Třeba jako dnes už legendární Twintrax Power Plus (www.twintrax.de), třímetrové a 400 kg vážící monstrum se dvěma za sebou uloženými „věčky“ od H-D, na kterém dělal přes 12 let. Každou zimu, večer co večer. Kvůli tomu, aby si na své motorce mohl udělat všechno sám, vybavil svoji dílnu témařem vším, co k obrábění kovů pořebujete. A začal chodit do školy, absolvoval svářecí kurzy, učil se klempířině, hlatal odbornou literaturu pro konstruktéry a nedal pokoj, dokud na jaře 2007 monstrum nezavrčelo v jeho garáži. Jen těžko můžeme pochopit, co běželo Madausovi po oživení Twintrax hlavou – většího puntičkáře byste totiž hledali jen těžko. „Dokážu se těšit z každé maličkosti, z každého pěkného šroubku a přesně padnoucí podložky.“ Jsou to přesně tyhle maličkosti, které povyšují šikovného kutila na geniálního perfekcionistu a které dělají z idealistů prahnuocích po dokonalosti totální freaky.

Jeho vášní jsou customy, jeho filozofie je definována svobodou a větrem ve vlasech. Zná to sice jako klišé, ale opak je pravdou. Christoph Madaus zažité stereotypy o pote-

tovaných borcích, drsných půzách a divokých pařbách moc neřeší. Na rockovém koncertě možná působí se svými učitelskými brýlkami trochu nemístně, ale jakmile přijde řeč na biky, ožije jeho oči i řeč těla a je k nezastavení. Nebo když přijde řeč na nářadí: „Dobrého nářadí není nikdy dost,“ zašeptá spiklenecky, když přede mnou s pocitem vrcholného uspokojení otevírá další ze svých pedantsky uspořádaných gola sad. Ten chlap je fakt magor, a já už zřejmě taky. Jeho nadšení pro věc je prudce nakažlivé.

S jeho Harleyem KHRM se podařilo Christopmu Madausovi umně a citlivě propojit historii s modernou. V roce 2009 získal na Faaker See první cenu v nabité kategorii Antik a na Custom Chrom Show v Mohuči dokonce mezi customizery velmi uznávanou cenu Jammer Award. Co k tomu víc dodat? Snad jen, že tohle je cesta. Nechci se rozhodně dotknout nikoho ze zarputilejších scén českých veteránistů, kterým by asi při pohledu na Madausovo KHRM vstávaly vlasy hrůzou na hlavě – ať si své skvosty restaurují pro svá muzea. Ale kdo chce dát biku život, kdo chce jezdit, ten by měl jít vždy vlastní cestou. Výsledek sice nemusí být tak dokonalý jako Harley by Madaus, ale určitě bude stát za to.