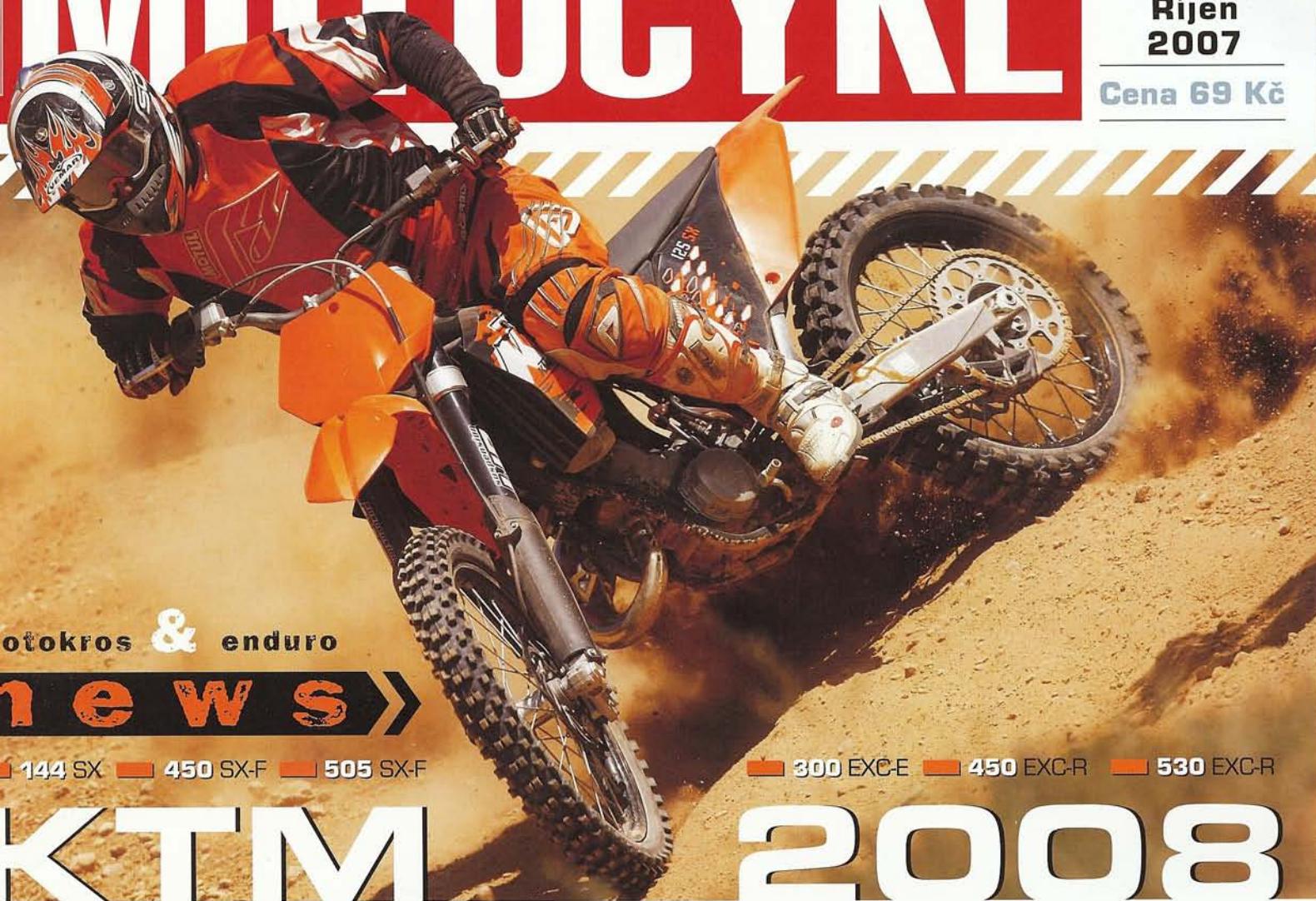


MOTOCYKL

10

Říjen
2007

Cena 69 Kč



motokros & enduro

new s ➤

144 SX ■ 450 SX-F ■ 505 SX-F

300 EXC-E ■ 450 EXC-R ■ 530 EXC-R

KTM

2008

rvní jízda

SUZUKI
B-King



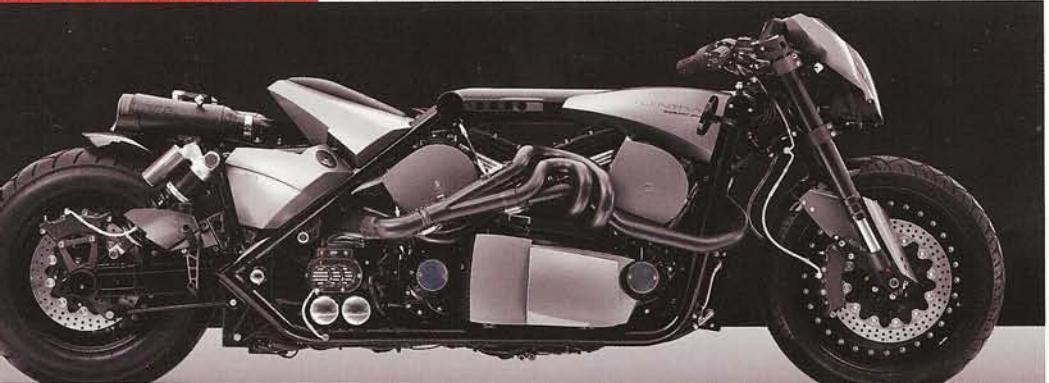
DEFINICE
KRÁSY

DUCATI
1098
TRIUMPH
DAYTONA 675

9 771214 612006

PUS MAGNUM

MADAUS TWINTRAX POWER PLUS



Představení

KAWASAKI

GTR 1400





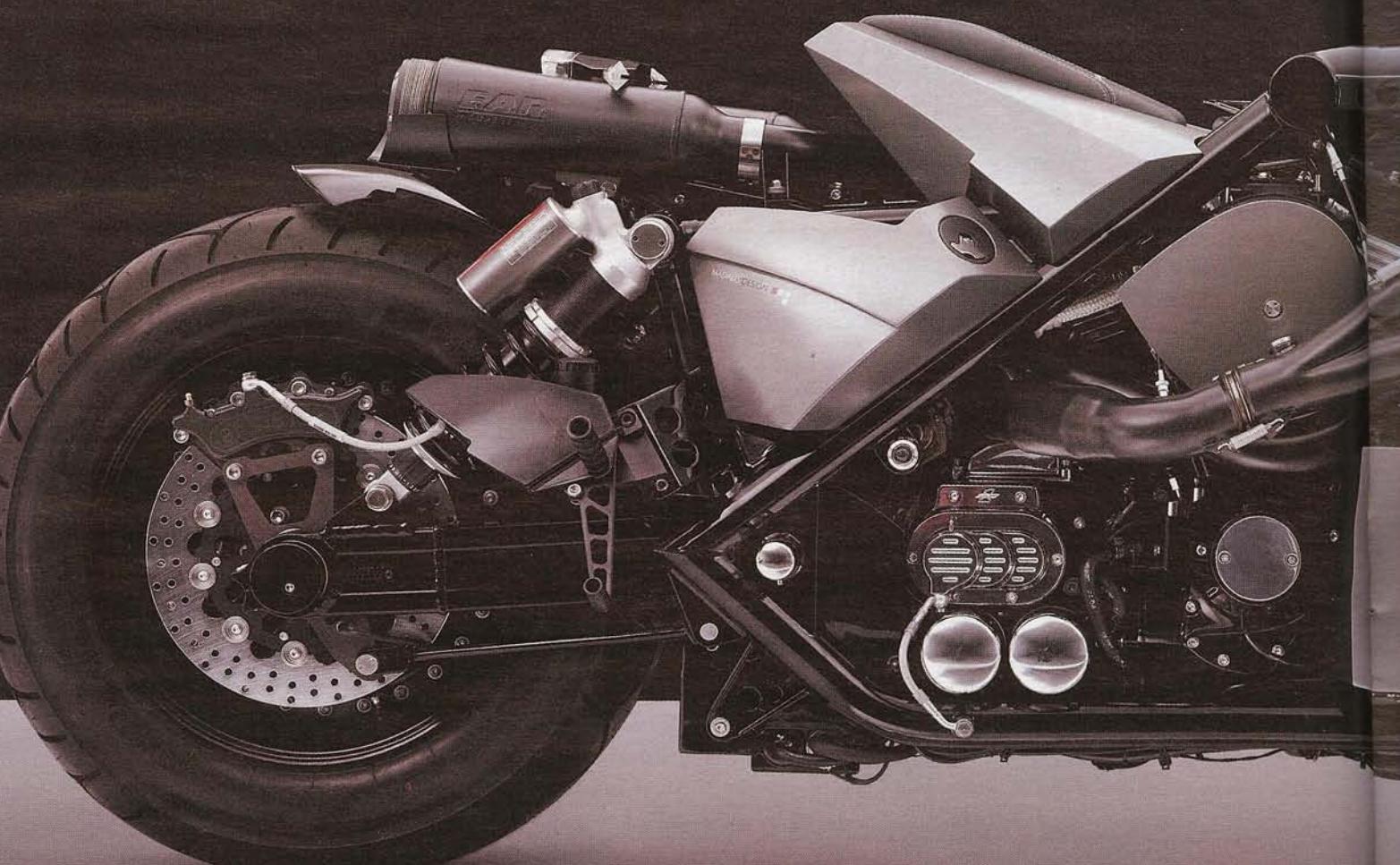
Stavba Madaus Twintrax Power Plus

OPUS

Příběh realizace jednoho velkého snu – jeden rám, dva agregáty

Harley-Davidson, dvanáct let práce...

MAGNI



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

Zádný motocykl není tak silný, aby nemohl být ještě silnější. Tak to alespoň tvrdí designér Christoph Madaus a zamýšleně pohledne na své monstrum. Slovo monstrum je ještě hodně umírněné, ale vymyslete něco trefnějšího! Pro to, co tento ne-nápadný chlapík v uplynulých dvanácti letech postavil na kola, jednoduše nemáme slov. Ale pěkně popořádku. Podívejme se nejprve na techniku: dva vzduchem chlazené dvouválce se sklonem 45 stupňů – zdvihový objem 2680 cm³, rozvor 2,06 metru, hmotnost s plnou nádrží 400 kilogramů. A pak je tu design. Je výsledkem extrémné mravenčí práce, do detailu propracovaných malíčkostí, které dávají vzniknout mechanické kreatuře jak vyštížené ze science fiction či futuristického thrilleru, která skutečně jezdí! Zatím sice jen od výstavy k výstavě, každopádně je ale plně funkční. Kdo je její strůjce?

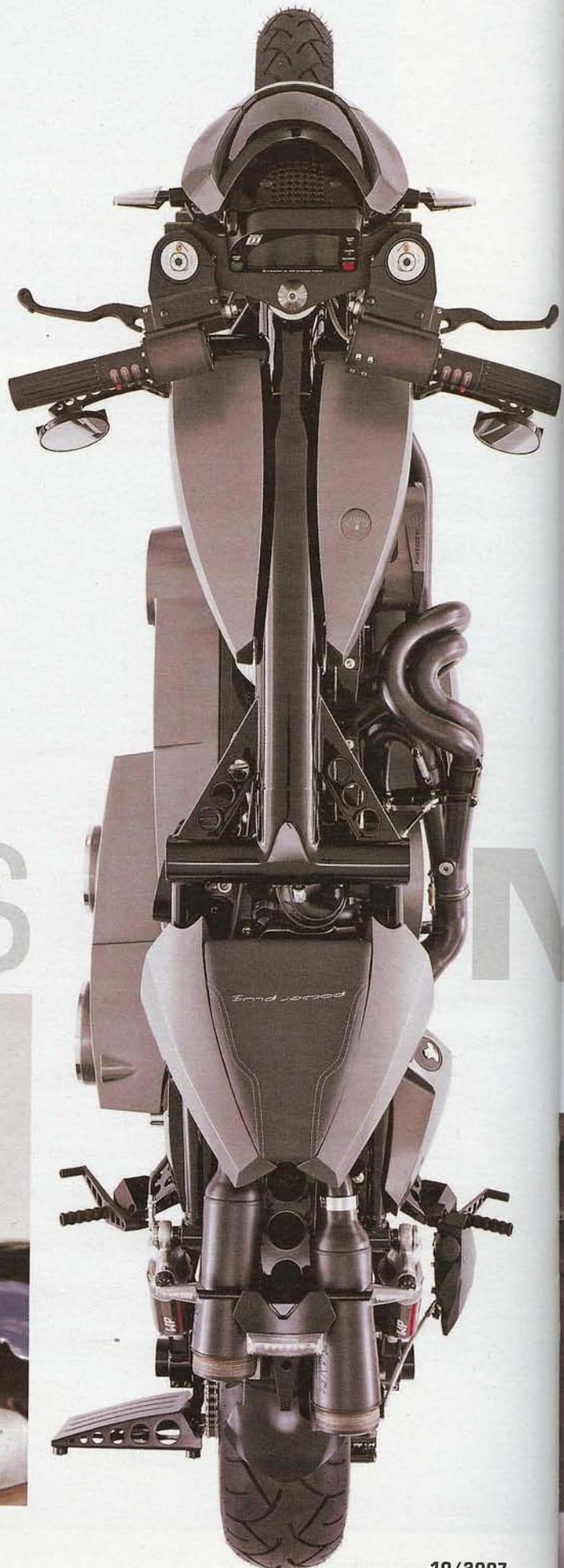




Z jednoho kusu: zrcátka jsou vyfrézována z jednoho kusu aluminia, přední maska pochází z modelu GSX-R 1000 a na přední vidlice je uchycena držákem vlastní konstrukce.

OPUS

„Můj motocykl nemá zapotřebí upozorňovat na sebe přílišným hlukem,“ tvrdí Madaus. I přesto je sound vycházející z dvojice krátkých tlumičů výfuku neuvěřitelně brutální.



Sedmačtyřicetiletý Christoph Madaus pochází z Kolína nad Rýnem, kde se živí především jako bytový architekt a designér. Jeho styl se vyznačuje velmi strohým a minimalistickým pojetím, kterému nechybí elegance a smysl pro detail. Vášnívem motorkářem je Christoph už od mládí, ale osudová myšlenka zkonztruovat zcela vlastní motocykl ho v jeho dílně přepadla v únoru 1995. Vystudovaný technik si proto neváhal pořídit dva agregáty H-D a vrhnout se do práce. „Kdyby mi tehdy někdo řekl, že to bude trvat dvanáct let, asi bych se do toho nikdy nepustil,“ přiznává dnes. Počet hodin stravených po práci v dílně raději nikdy nepočítal. Když tak posloucháme jeho vyprávění o strastech a překážkách, které musel během realizace svého projektu neustále překonávat, tak nás napadá, že Christoph vytvořil jen tak bohem, po pracovní době, skutečně životní dílo.

Protože byl odjakživa zvyklý pracovat s kvalitním materiélem a i nedůležitým detailům propůjčovat aura dokonale funkční elegance, nebál se Madaus přistupovat k nekonvenčním řešením ani při stavbě svého Twintraxu. A tak jsou například nádobky hydraulicky ovládané spojkové a brzdové páčky integrovány do dělených říditek, která jsou, jak jinak, vyfrézovaná z jednoho kusu. Všechny hliníkové díly jsou pak speciálně vytvrzeny. Ať se na Twintrax podíváte z jakéhokoli úhlu, všude naleznete neortodoxní řešení svědčící o mimořádné lásce k detailu. Například kvůli zhotovení blatníků získal Madaus výuční list klempíře a svářeče. Všechny části kapotáže, jako je třeba zakrytování transmisiho pohonu, nádrže nebo světlometu si předtím vytvaroval z modelářské hliny. To nejlepší chtěl i při práci na rámu z mimořádně tuhé oceli, proto si na něj najal profesionála z oboru svařování jaderných reaktorů. Ostatní komponenty – vidlice, kola či tlumiče a celou výfukovou soustavu si vystudovaný strojař sám navrhl na počítači a posléze nechal zhotovit u renomovaných značek.

Mnohá obskurní řešení vůbec naplánována nebyla, ale v průběhu oněch dlouhých dvanácti let stavby se ukázala jako jediné východisko z konstrukční krize (viz

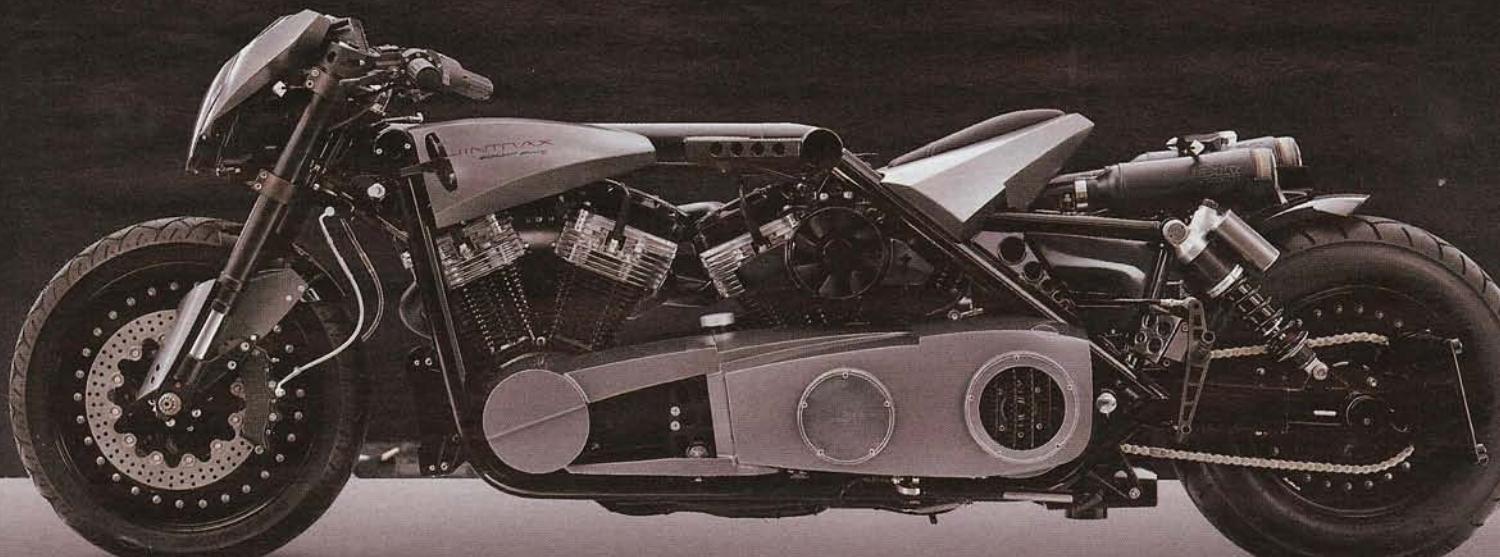
MADAUS TWINTRAX POWER PLUS

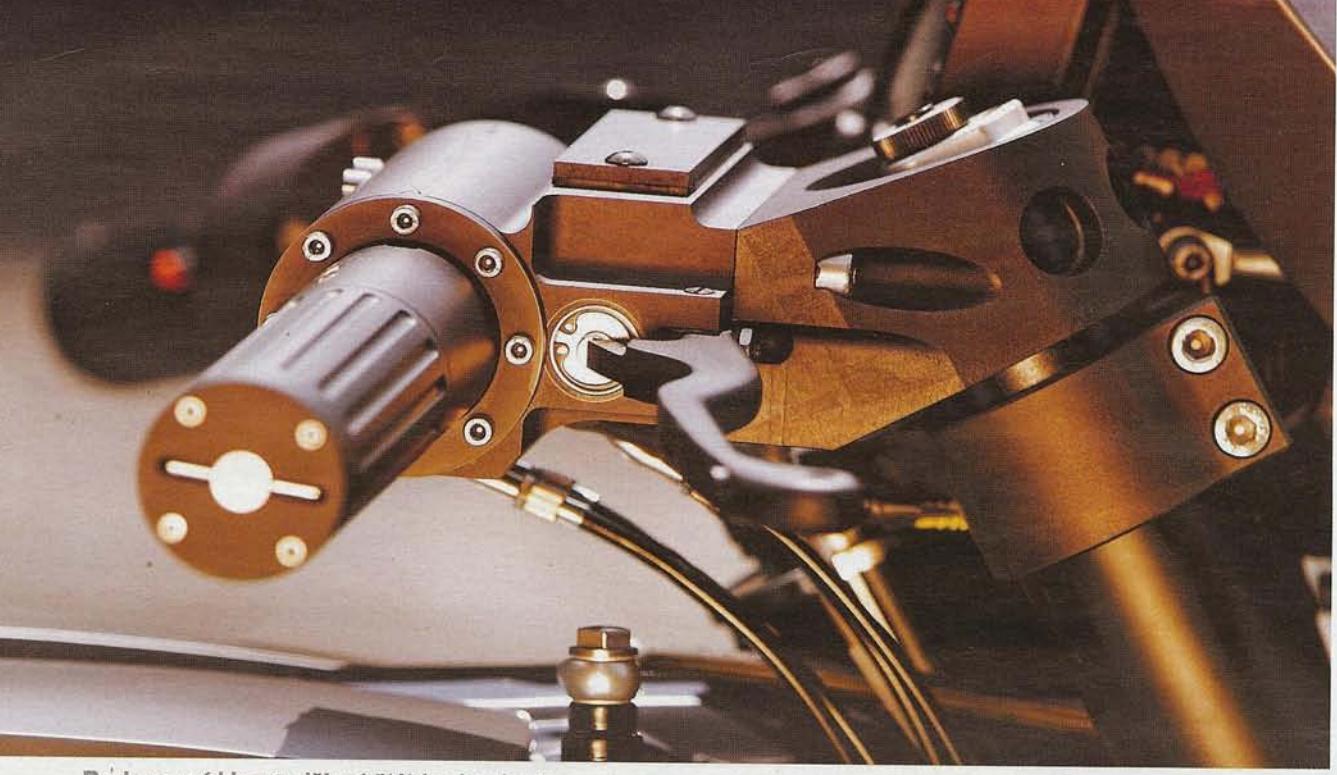
■ Motor: Dva vzduchem chlazené agregáty H-D Evolution o zdvihovém objemu vždy 1340 cm³, výkon cca 160 k, točivý moment cca 200 Nm, karburátory, Ø 42 mm, pětistupňová převodovka, suchá kevlarová spojka se sedmi lamelami, transmisi pohon dvěma ozubenými řemeny, šířka 50 a 85 mm, sekundární pohon řetězem s O-kroužky, katalyzátor.

■ Podvozek: Trubkový rám z ušlechtile oceli, přední plně nastavitelná upside-down vidlice White Power, Ø 45 mm, vzadu dvouramenná kyvná vidlice s dvojí-

cí plně nastavitelných tlumících a pružících jednotek WP, disková kola Fischer 3,50 x 18; 6,50 x 15, rozměr pneumatik vpředu 130/70-18, vzadu 200/70-15, vpředu dvojitá kotoučová brzda, Ø 320 mm, vzadu jednoduchá kotoučová brzda, Ø 280 mm, šestipístkové třmeny Billet.

■ Rozměry a hmotnosti: Rozvor 2060 mm, úhel hlavové řízení 63 stupně, stopa 109,7 mm, délka dráhy odpružení vpředu/vzadu 120/70 mm, výška sedla 780 mm, hmotnost s plnou nádrží 400 kg, rozdělení hmotnosti 51/49 %, objem nádrže 14 litrů.





Drahocenný klenot: dělená řídítka, brzdové armatury s hydraulickým válečkem a plynová rukojeť jsou vyfrézované z jednoho kusu – působí tak dokonalým dojmem, že byste si je klidně vystavili v obýváku.

OPUS



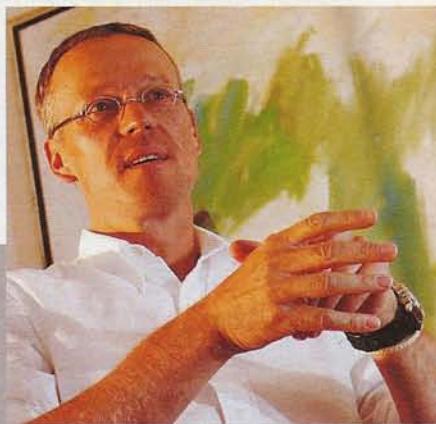
tvar výfukového potrubí ze 44 cm trubek). Sen se však stal realitou – v květnu letošního roku stisknul Madaus poprvé tlačítko elektrického startéru na motocyklu, v jehož žilách kolují celé 4 litry oleje. Staré zpuchřelé pneumatiky zakoupené v roce 1994 byly nahrazeny novými ME 880 Marathon obutými na disky Fischer. Dvě gelové baterie, které mají startovací proceduru na starost, otáčejí startérem jen pár sekund, načež nedaleký kolínský park opouští veškeré ptačí osazenstvo. Sound vyčázející z dvojice tlumičů výfuků je velmi drsný a díky nepravidelnému zapalování všech čtyř válců neméně originální. Stejně jako dragsterové stupačky a mimořádně natažená jízdní pozice – mezi sedlem a dělenými řídítky je přes metr prostoru. Stejně netypický je i pocit svírat v dlani rukojeti o šířce 45 mm.

„Vlastně jediné, co mi ještě chybí, je poznávací značka,“ přemýšlí nahlas Christoph Madaus. Skepticky se podíváme nejprve na Twintrax a posléze na sebe. V tu samou chvíli je nám ale jasné, že člověk, který věnoval tomuto projektu tolik času a energie a dokázal ho dotáhnout do zdárného konce, technickou kontrolou určitě projde. ■

GRANITUM



Přenos síly pomocí transmise: oba motory spojuje jeden Gatesův ozubený řemen, další se stará o přenos síly na suchou spojku. Sekundární pohon je řešen standardním řetězem s O-kroužky. Velmi netradiční: výfukové potrubí je fixováno několika nastavitelnými táhly [foto vlevo].



CHRISTOPH MADAUSS

Čtyřicetisedmiletý kolínský designér je téměř posedlý vším, co se kolem motocyklů a jejich techniky točí, v současnosti vlastní a pravidelně prohání pět motocyklů. Napaden motorkářským virem je už od dětství, kdy jako teenager předělával vzduchem chlazenou dvoudobou padesátka na vodníku, kterého navíc vybavil tehdy velmi nezvyklými kotoučovými brzdami. Jeho hlavním oborem ale zůstává design a architektura (www.madaus-design.de).