

MOTO
house

REAL

WORLD



CVIČENÍ

Potřeby MotorGym se neobjevily lusknutím prstu, ale tak, že si dva stuntrideři začali pro sebe vyvíjet nástroje na posilování rukou.

86



PŘESTAVBA

Jirka Jiřínek nám předvedl, co to znamená dokonale očesat, odlehčit a nadopovat café racera.

88



HONDA FEST

Po čase vždýcky prosákne nějaká pepřná historka, která měla pro veřejnost zůstat top secret.

92



94

TOURATECH

Několik českých TT Eventů, tedy srazů příznivců značky Touratech a motocyklového cestování, mám za sebou. Teď přišla pozvánka na výlet do Niedereschachu.



ÓDA NA BOXERA



Světová customová scéna je poslední dobou plná přestavěných bavoráků. U nás zatím skoro nic. Výjimku tvoří R80 Jirky Jiřince, který předvedl, co to znamená dokonale očesat, odlehčit a nadopovat café racera.

text a foto: Jan „Somik“ Somerauer a Jiří Jiřinec





Někdy jen tak na café
a jindy pořádný racer

baterka, sání s filtrem, obrovský podseda-
lák a přetěžký výfuk. Zůstalo tedy torzo,
a když už nezbylo nic, co by se dalo
odšroubovat, pustil se Jirka do kapotáže.
Tedy respektive odvedl do garáže svou
přítelkyni Martinu a nechal ji dělat, co má
ráda. Nejdřív dlouze mluvili o budoucí
nádři a pak ji Martina vyrobila z polysty-
renu. Následoval ocelový plech a krásné
červené lakování se zlatým pruhem, totéž
pak na bobku vzadu. Motor prošel kom-
pletní rozborkou a sborkou, vše bylo
potřeba vyčistit, přetěsnit, plus nové kar-
burátory Dellorto a kickstart. Přišla také
modernější přední vidlice, prodloužený tlu-
mič Öhlins, větší brzdový kotouč, dělená
řídítka, minibaterka a samozřejmě nové
sedlo.

EVO2

Jsou práce, které nikdy nekončí, a vlastní
café racer je cestou k jedné z nich. Jirka
určitě nezabřednul do spokojeného nic
nedělání, a tak po odježděné sezoně přišla
řada dalších nápadů a zimu trávil opět
v garáži. Nejprve to chtělo nějaké ty koně
navrch, takže opět komplet rozhodit motor
a dát mu důkladnou péči (všechna ložiska
a gufera nová, čerstvé válce, udělané
hlavy a vůbec vyměněno všechno, co bylo
opotřebované).

„Motor jsem chtěl zábavný, ale slabouč-
ký, takže válce zůstaly 800 cm³. Z perfor-
mance úprav tam je sportovní vačka 324°
(na výběr je z enduro 296° přes sériovou
308° až po čistě závodní 344° + nějaké
asymetrické či těžko sehnatelné dobové
sportovní). Kované písty od Wössnera
a závodní ojnice s ARP šrouby jsou lehčí
o 480 gramů. Kliková hřídel je dynamicky
vyvážená a díky lehkým komponentům
také shodila půl kila. Kanály v hlavách jsou
začištěné. Výfuk 2-1 neváží komplet ➤

Lehkost, lehkost a zase lehkost,
to na vás z Dina číší na sto
honů. Původně obtlouklá
turistka R80 Monolever z roku
1985 prošla zásadní plastikou,
aby se z ní stala lehkonožá atletka.
Všechno to začalo v roce 2011. „Roky
jsem s kámošema v hospodě nadával
na současné motorky a prstem kreslil tu
nejlepší stavbu na plátno z orosených
sklenic. Běžely řeči, běžel čas, benzin se

pálil a jednu sadu gum střídala druhá.
Supersportovní, sportovní, sportovně tui-
stická... Až mi došlo, že není nač čekat!“
popisuje Jirka první podněty.

A tak se na konci léta vydal
k Bodamskému jezeru, odkud dovezl
podle svých slov „skoro nejošklivější
motorku“. Podzim pojezdil v originálním
provedení a přes zimu se pustil do práce.
Kde nejsou koně, musí pryč kila, takže se
odporučely „zbytečnosti“ jako startér,

PŘESTAVBA BMW R80 DINO EVO2

ani 4 kila. Směs připravuje pár Dellorto PHF36 karburátorů s akceleračními pumpami. Airbox je upravovaný z litru, ale protože boxer potřebuje dlouhé sání, tak jsem ho nedával pryč. Ve výsledku motor asi nebude mít o moc víc než původních 50 koní, ale mnohem snáze se vytáčí a v otáčkách se mu líbí. Stejně jako po kovových pístech jsem na motorce chtěl kickstart místo startéru (projíždku je třeba si zasloužit) a velkou baterku nahradila lithiová vážící 600 g (celkově -12 kg). Kvůli spolehlivosti jsem pořídil moderní regulátor a digitální zapalování," popisuje evoluci R80 Jirka.

Odpružení má na starost na zakázku doladěný Öhlins tlumič a plně stavitelná vidlice Kayaba. Úhel řízení má 26°, i tak Dino dobře zatáčí díky nízkému těžišti a suché hmotnosti 160 kg (177 kg s náplněmi a 18 litry benzínu). Kila dolů, přišlo rozhodnutí o výměně ocelové nádrže za hliníkovou. Opět vypomáhala Martina a oba si s tím dali pěknou práci. Nejprve model z polystyrenu a podle modelu potom p. Hlavačka ze Zlína vyrobil hliníkovou nádrž a sedátko. Výsledná nádrž je hodně lehká, a proto se Jirka rozhodnul nezatežovat ji kytováním a barvou. Ovšem v provozu se ukázal broušený hliník jako neskutečně nepraktický povrch... Všechno špiní. Na řadu tedy přišel mistr lakýrník Martin Moronga, který strávil spoustu hodin broušením a nanášením laků, aby ve výsledku nikdo nepoznal, že je hliník vůbec lakovaný. Skvělá práce. Rám dostal

lakování stejné, jako mají HP2 – takové propojení starého a nového.

Z OČÍ DO OČÍ

Jednoduchá, ale přitom precizně zpracovaná motorka, to je první věc, která mě napadá, když ji vidím na vlastní oči. Navíc je tady jasně vidět, že Jirkovi nešlo jen o krásu a nízkou hmotnost, ale také se snažil udržet určitou míru praktičnosti. Je to pořád BMW, takže cestovní motorka, což dokázala cesta do Turecka, kterou Jirka na Dinu absolvoval vloni. Na kafáci až na hranice Evropy a Asie? Tak to není málo! Já se pár kilometrů na téhle motorce projel a můžu potvrdit, že jízda je nejen zábavná (motor jde krásně do otáček a má sportovní charakter), ale také pohodlná, a to i pro dvoumetrového jezdce. Skloubit na retro motorce tyto dvě vlastnosti, to se často nevidí, Jirká má mě uznání.

„Na Dinu jsou samozřejmě drobnosti, kterých si nikdo nevšimne, ale ze kterých mám radost – originál Magura rukojeti používané v 60. letech, z různých BMW modelů poskládané ovladače na řídítkách, aby tam nebylo zbytečné ovládání sytiče, plynová váčka dokázala otevřít šoupátka 36mm karburátorů, páčky aby k sobě pasovaly, prostě drobnosti," doplňuje u kávy Jirka. Má ta jeho touha po dokonalosti baví. Mimo jiné se snažil, aby většina dílů na motorce byla buď původní, nebo homologovaná. Prostě pan perfekcionista a jeho boxer. Tak kdo další?

DINO DOBŘE ZATÁČÍ DÍKY NÍZKÉMU TĚŽIŠTI A SUCHÉ HMOTNOSTI 160 KG



Pokud budete pozorně hledat, najdete na většině dílů homologaci



Sedlo se sice tváří nepohodlně, ale pan čalouník odvedl skvělou práci



Letecký uzávěr nádrže je jen jedním z parádních detailů



Zvenku se boxer tváří sériově, ale uvnitř se ukrývá řada tuningových dílů



Z pohledu jezdce rozhodně nesedíte na obtlouště bramboře



Tlumič od Öhlinsu bylo třeba na zakázku upravit