

SVET

NAJČÍTANEJŠÍ SLOVENSKÝ ČASOPIS O MOTOCYKLOCH

MOTO

CYKLOV

X. ROČNÍK Cena: 59 Sk / 49 Kč
5/2008

DÁŠ NA TO HLAVU?
VŠETKO O PRILBÁCH

TEST:

TRIUMPH STREET TRIPLE
HONDA CBF 600

MATKA CIEST:

ROUTE 66

POSTER:

HONDA CBF 600



ISSN 1334-4035



OFF ROAD
SPECIAL

POROVNANIE:

KTM EXC-F 250 VS. HUSQVARNA TE 250

ŠPORT:

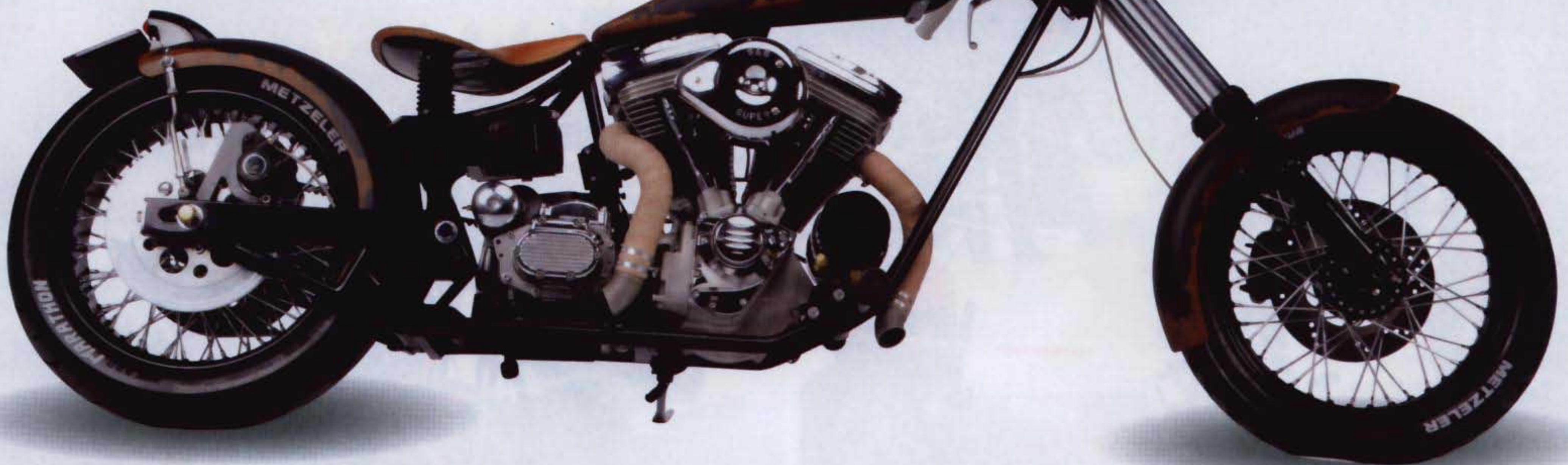
X-FIGHTERS V MEXIKU

SVETOVÉ ENDURO A MOTOKROS

SLOVENSKÝ COUNTRYCROSS PO ŠTARTE

PRVÝ TEST: APRILIA MANA S AUTOMATICKOU PREVODOVKOU

BEARDED GISELLE



Keď som sa šťastného majiteľa ocenenej Bearded Giselle opýtal, prečo jej dal meno fúzatá, odpoveď bola jednoduchá. „No, lebo keď ju zhlíadnete povrchno, tak sa vám nebude páčiť, treba sa ale poriadne dívať a zistíte, že je to poriadna šupa.“

Stavba tejto fúzatej pani sa mi začala rýsovať v hlave niekde medzi 123 metrom a 1. kilometrom mojej prvej jazdy na motorke, čo bola takisto stavba. Myslím, že dokonca aj na ráme toho istého výrobcu, len hnaná sportstrovým motorom.

Ten parchant, čo mi ju požičal (Fagan XXL-LM) nech sa zveziem, presne vedel, čo urobil. Človek keď na niečo také lezie, najskôr počuje motor čo sa ledva prevaľuje a očakávate, že každú sekundu zdochne, ale to sa nestane pretože sa zohreje a ide ešte na nižšie otáčky.

Máte ruku nachystanú na plyne, že dotlačíte trochu 95-ky, no a takto čakáte než zistíte, že nezdochne. On si hajzlík v tom ráme takto žije.

Skočíte na tú kozu, spojka, jednotka, plyn, spojka off (kurník šopa, kto hovoril, že HD-čkám idú ťažko radiť rýchlosti? Blbosť). Všetko vibruje, celý ten kus železa, áno presne to železo ma napadlo,

bomba. Meter 123 jazdy na niečom ale úplne inom ako doteraz človek poznal, ako sa vám tak trasú ruky, prechádza to cez ramená do hlavy a tam sa konečne pohne celé to zhrdzavené súkolie „do prd... aj ja také chcem“.

Keď som zliezol, hneď som sa s pánom majiteľom dohodol, že sa také niečo pre mňa musí urobiť. Zaujímavé, že bez námietok súhlasil (neviem či to neplánoval).

Takto vlastne začala moja malá Fúzatá Giselle existovať, síce zatiaľ len niekde medzi tým súkolím v hlave, ale onedlho nám pod ruky prišiel rám.

Vzhľadom na to, že som väčších rozmerov, ten rám bol aj podľa toho vyberaný. Keď už človek ide do niečoho takého, tak nech mu to nie je malé.

Voľba padla na HPU-čkový rám, k nemu sa dorábala kyvná vidlica, CO-čko a miestny sklad hutného materiálu boli veľkou oporou.

Vzhľadom na to, že nešukám bankárovi dcéru a nemám

nadštandardný zárobok, na motorke sa použilo veľa originálnych dielov Harley Davidson alebo takých, čo už majú niečo za sebou. Koniec koncov, to čo ma Gisellka vyšla, neprekračuje veľmi cenu štandard HD-čka dovlečeného zo zahraničia (len na mieru). Už bolo treba len dovzrať design. Preferujem čo najmenej chrómu, čo najmenej kožených strapcov, čo najmenej lebiok, čo najmenej zvieracích motívov (vlk vijúci na mesiac a podobne) a celkom sa mi pozdáva old-school.

Takže špicové kolesá boli jasná voľba, len sa musel opieskovať chróm a šupli sa pekne do obyčajnej lesklej čiernej, mňam. Primár, brzdové svetlo

Sparto a určite ešte viacej prkotín čakalo to isté. Dost ma potešilo sedlo na indiana, ktoré som si dovezol z Čiech, jednoduché, pekné, funkčné a neviem či som si to všimol len ja, ale čím mäkšie sedlo som mal na ktorejkoľvek motorke tým viac ma bolela prdel na dlhšej trase.

Vzhľad sa postupne menil, stačilo na to obesiť nový diel a už sa zase niečo menilo, predne svetlo bolo počas procesu namontované na 3 rôznych miestach, nakoniec



BEARDED GISELLE

tam to pôvodné ani nie je. Olejovka niekoľko krát zmenila polohu, nakoniec je vpredu medzi rámom a motorom. Tak isto olejový filter. Brzda ostala len na pravú ruku, pravá noha je oslobodená od pohybu. Aj predok aj zadok sú zapojené len na ruku.

Najskôr som nemal vôbec v pláne predný blatník, ale nakoniec z praktických dôvodov predsa zostal. Jediná vec, ktorá snáď od začiatku do konca ležala v skrini a čakala na svoju premiéru, boli biele rukoväte a hracie kocky na ventilky. To bola taká čerešnička na torte. Prvotný zámer bol postaviť chopper a nakoniec to síce tak nedopadlo, lebo línia motorky mi celkom nezapadá do žiadnej kategórie. Ale o tom Gisellka a okolnosti okolo nej sú, že nie každý chce byť zaškatuľkovaný.

Meno vzniklo tesne pred lakovaním. Bola už tak škaredá, až bola pekná

a vzhľadom na to že väčšinou si človek honí nad ženskými a my sme sa ukájali na nej, tak musela mať ženské meno. Len sa treba dobre pozerať a nájsť si tam to svoje. Tá ženská na nádrži je tiež šupa, len záleží, ako sa na ňu pozrieš. Nakoniec aj lakovanie je urobené v tomto duchu, čierny lak prehrdzavený na hranách. Ale posúďte sami či Peter z firmy PTR design odviezol dobrú prácu.

Do budúcnosti sú plánované ešte malé zmeny, ale to nebudem rozvádzať, to by bolo na dlhšie. Za tú dobu, čo Gisellka vznikala som prebehol nespočet web-stránok, katalógov a iných zdrojov dielov. Nakoniec si neodpusťím poznámku k tvrdeniam, že HD-čka sú drahé motorky. Podľa mňa je to blbosť a dovoľujem si tvrdiť že je to presne naopak. Už len to nepredstaviteľné množstvo vecí čo sa dá zohnať musí rozžiariť úsmev každého úchyla.

Gizbern

Design: XXL - LM, Gizbern
 Technické riešenie a realizácia: XXL - LM

Rok výroby: 2007

Motor: Model - EVO

Obsah: 1338 ccm

Zapalování: OEM HD

Karburátor: Mikuni , S&S ľadvina

Štartér: OEM HD

Primár: OEM HD (reťaz v oleji)

Spojka: OEM HD

Prevodovka:

5 stupňová OEM HD

Výfuky: XXL - LM (nerez, Cool It thermo pásky)

Lak:

Realizácia: PTR design

Farba: čierna hrdzavejúca

Rám:

Model: HPU, Úprava rámu: kyvná vidlica XXL - LM

Blatníky: XXL - LM

Benzínová nádrž: XXL - LM

Olejová nádrž: XXL - LM

Pruženie:

Predná vidlica: Jammer

Zadná vidlica: XXL - LM

Bzdy:

Vpredu: štvorpiestik OEM HD

Vzadu: jednopiestik OEM HD

Kolesá:

Zadné: 60 drôtové XXL- LM

Rozmer: 6 x 18

Pneumatika: 200\70\18

Predné: 40 drôtové OEM HD

Rozmer: 2,5x19

Pneumatika: 100\90\19

