

# L MOSTRO

*Když jsme vydali první číslo časopisu, obdrželi jsme pořádnou nálož pozitivních dopisů, ať mailů, tak i klasických dopisů. Bylo jich opravdu velmi mnoho a dodnes máme určitý rest ke všem čtenářům, kteří nedostali odpověď.*

To ovšem nepotkalo Jirku Pavelku, ve svém dopise nabízel velmi mnoho pro spolupráci, dvouletou praxi pobytu v Anglii, kde se hlavně živil jako servisní technik v soukromé malé dílně Riverside Motorcycles specializované na Harley-Davidson, perfektní angličtinu a veliké nadšení pro spolupráci. Nikdy bych nečekal, že spolupráce vydrží tolik let a přesto, že se v našich životech změnilo velmi mnoho, tak je to ten Jura, parták, ten Easy Rider v redakci Easyriders. Mezitím si Jura vybuodoval svůj servis na motocykly v Příbyslavi a z Anglie zapustil kořeny do rodné hroudy. Na téma, jestli udělal dobře, se vůbec nevyplatí zavádět řeč, každopádně se motorkám věnuje a aspoň to ho drží nad vodou. Je to přesně ten typ stavitele, co se bezhlavě nepustí do žádného

prostě klasika, kterou když potkáte na silnici, tak se musíte ohlédnout. Je to ověřený koncept a ten má vždy své obdivovatele. Dvoulitrový motor v kombinaci s třístovkou gumou, která asfaltu nic neodpustí, je kořením, které při jízdě trhá říditka z rukou. Hlavním požadavkem Lucase bylo postavit si motocykl s dvoulitro-

**Na první pohled je vidět, že kvalitními komponenty se tady rozhodně nešetřilo, už jen za kola od Thunderbike byste si koupili v klidu zánovního Sportstera a za přední vidli v podstatě druhýho.**

radikálního showbiku, který by byl jen sochou do obýváku, má rád preciznost a jednoznačně zastává názor, že motorky mají být na ježdění.

Tento klasicej Street Bike si nechal postavit u Jirky Lucas. Je přesně tím, co bylo už tisíckrát postaveno ve stovkách modifikací, a přesto je to stále ten radikální chopper,

vým motorem, pětistupňovou převodovkou Baker, otevřeným primárem BDL a zadní gumou o šíři 300. To byly podmínky, přes který nejel vlak. Zbytek už byl na společně domluvě a v podstatě na Jurovi, kterej tak měl poměrně volnou ruku.

Jura pracoval pár let ve vývoji svahových sekaček Spider, tak si poměrně slušně ro-

zumí s 3D Inventorem a díky tomu si je schopnej spoustu věcí vymodelovat pro NC. Vlastně Lucasovi v compu vymodeloval rám, aby mu mohl ukázat, jak to bude celý tak nějak vypadat.



Co se samotné výroby rámu týče, tak Jura udělal grafickej návrh toho, jak by měl vypadat, a svěřil výrobu Freebovi. Ten nakreslil v Cadu geometrii a Jura ji přenesl do 3D a upravili to s Lucasem na jeho postavu a požadavky. Po několika společných

konzultacích jak s Freebou, tak i Lucasem, se konečně dali do shánění materiálu a nakonec to pan „starodur“ Freeba celý svařil a vznikl z toho celej rám... skoro přesně takovej, jakěj chtěli.

Všichni tři pak ještě jeden večer dohromady dělali model benzínové nádrže z polystyrenu a Lucas chtěl, aby byla pořádně veliká, a nakonec to vytvořili a jak Jura vtipně dodává: „Zasrali jsme Freebovi kompletně celou dílnu polystyrenem, ...dali jsme si u toho čaj „magorák“ a nakonec se nádrž

to Pepovi Kolínkovi na výrobu polotovarů blatníku a nádrže... a on, když to viděl, tak jen kolem toho chodil a říkal... Noo... ty vole... tak toto sem ještě fakt nedělal... to je fakt hustýýý. A samozřejmě to nakonec dal a všechno udělal.“

Spousta věcí se vymýšlela za pochodu, váhání, zdali dát zadní blatník na kyvku, nebo ho udělat jako součást rámu. Zvítězila druhá varianta, takže následovalo malování bočních konzol, broušení, svařování a zase broušení a pak výroba všech úchyťů a dalších záležitostí.

buď upravovat, anebo dělat přesně na míru. Olejová nádrž vznikla prvně jen jako šablona z papíru a poté přišly na řadu nůžky a jednička plech a klepání, svařování a broušení... no a takhle se vlastně na celé motorce pracovalo.



No a kabát celému motocyklu, airbrush ve 3D, nakonec dal Petr Šimák – Slimgrafix. K tomu samozřejmě bylo nutno sladit sedlo, o což se postaral Roman Došek z DDT Custom Seats.

Při stavbě motocyklu a výběru komponentů spolu strávili Jura s Lucasem mnoho času a zjistili, že si mají co říci, a vzniklo mezi nimi přátelství. Bohužel se špatným koncem, jelikož Lucas v posledních fázích stavby „překročil řeku, odkud už není návratu“ a odešel do motocyklového nebe. Motocyklu a jeho dokončení se ujal jeho bratr. Dnes je to srdcová vzpomínka na Lucase a má své

# MOSTRO

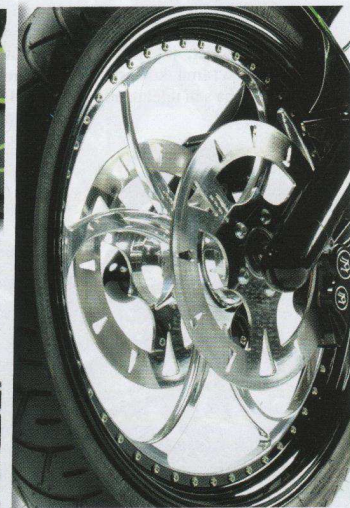


pevné místo ve vstupní hale rodinné firmy.  
„Zvláštní poděkování patří Racochejlovi, Freebovi, Pepovi Kolínkovi, Romanu Doškovi, Petru Šimákovi, panu Karasovi a všem, kteří se na motocyklu jakýmkoli způsobem podíleli.“

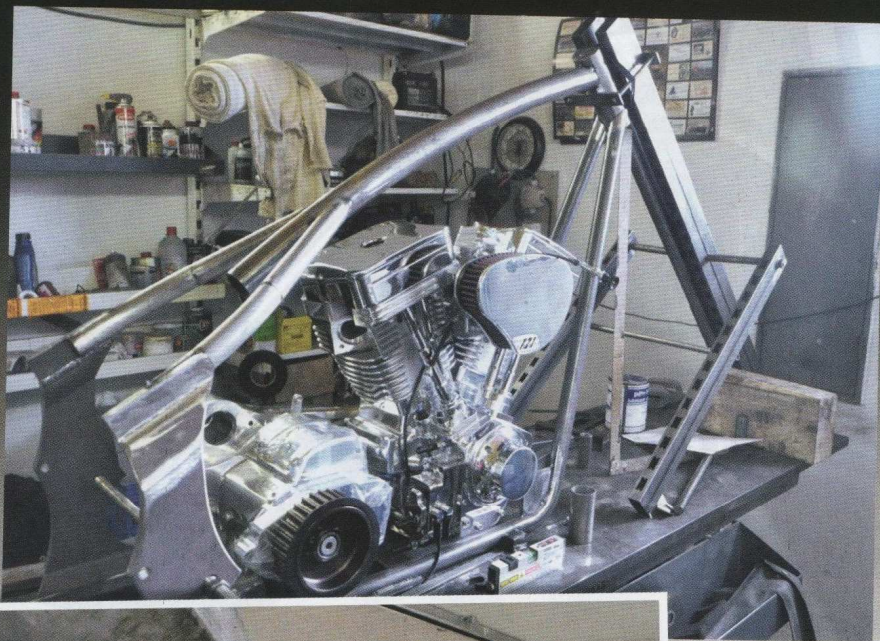
- Pavel Růžek, foto: Petr Moško  
modelka: Claire Muzik



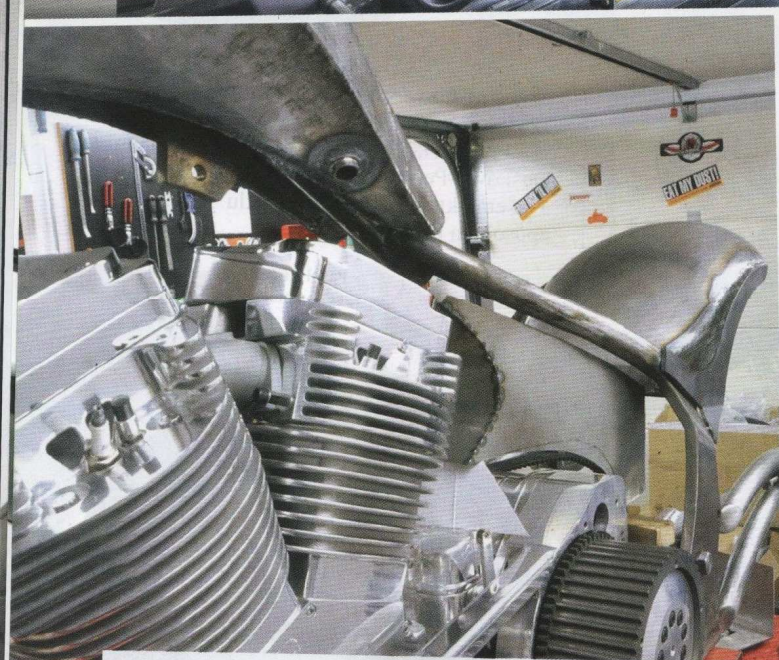
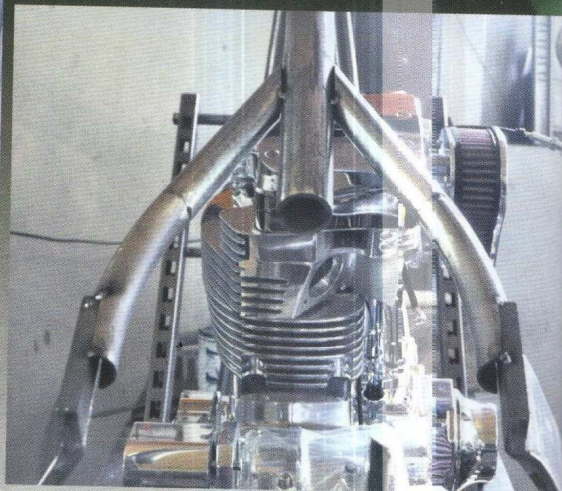
[www.olivercycles.com](http://www.olivercycles.com)



## TAK VZNIKALO IL MOSTRO



...a začala výroba rámu. Podle výkresů a návrhu začal Freeba vyrábět rám. Nejprve řezání, broušení, ohybání trubek, několik laserových výpalků a spasování všeho tak, aby se to mohlo sbodovat, ověřit správnost a souosost. Součástí byl samozřejmě motor a převodovka, aby vše bylo na takovém místě, kam to patří. A pak následovalo už samotné sváření rámu.



Výroba olejové nádrže obsahovala několik papírových šablon a návrhů, než doznala finální podoby. Kreslil jsem na karton a překresloval na plech o síle 1 mm. Pak přišly na řadu nůžky, klepání a ohýbání a tváření. Posledně celé sbodovat, vyzkoušet, jestli to sedí, a svařit.

Ve finální fázi je nutno celou nádrž naclakovat a zjištit, jak dobře nebo špatně to člověk svaří. Na těchto dvou fotografiích je také vidět příprava a svařování zadní části blatníkových konzol a blatníku, což je součástí celého rámu.

Tohle bylo vůbec prvotní a hrubé sestavení motocyklu. Zvědavost, jakpak to asi bude vypadat? A najednou vidíte tisíce věcí, které jsou ještě třeba upravit, navrhnout, nakreslit, vyrobit atd. V noci jsem seděl před motocyklem, popíjel kávu a přemýšlel, jak udělat určité věci co nejlíp. Několikrát jsme změnili myšlení a směr a několikrát jsme se vraceli i zpět. ... normální situace a stav, pokud něco děláte jako jeden originální kus.

Tady lze vidět, jak budou vypadat výfuky, zadní blatník a zadní část rámu, kde asi bude benzínová nádrž a co všechno je ještě třeba s ní udělat, aby byla tam, kde má být, a splňovala svůj účel atd.



# II MOSTRO

**Výroba:** Oliver Cycles  
**Jméno:** II Mostro  
**Rok/výroba:** 2012  
**Čas:** 1,5 roku / 825 hodin  
**Chromy:** žádné

**MOTOR:**  
**Rok/model:**  
TP Engineering 121"  
**Obsah:** 121 c.i.  
**Karburátor:** Mikuni  
**Zapalování:** Thunder Heart  
**Výfuky:** BSL  
**Sání:** Force winder

**PŘEVODOVKA:**  
**Výrobce:** Baker  
**Počet stupňů:** 5  
**Primární převod:**  
**Výrobce:** BDL

**LAK:**  
**Lakýrník:** Slimgrafix  
**Barva:** odstíny zelené

**RÁM:**  
**Rok/výrobce:** 2012 Freeba/  
Oliver Cycles  
**Typ:** odpružený rám  
**Úhel:** 42°  
**Tlumiče:** vzduchové Legend  
Suspension

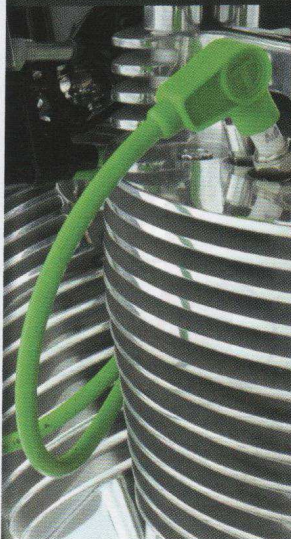
**DOPLŇKY/OSTATNÍ:**  
**Řídítka:** Oliver Cycles  
**Konzoly řídítek:**  
Custom Chrome  
**Blatníky:**  
Pepa Kolínek/Oliver Cycles  
**Přední světlo:** Iowa  
**Zadní světlo:** W&W  
**Přepákování:** Rebuffini  
**Benzinová nádrž:**  
Pepa Kolínek/Oliver Cycles  
**Olejevá nádrž:** Oliver Cycles  
**Sedlo:** Oliver Cycles/DDT  
Custom Seats  
**Zrcátka:** PM  
**Boční konzola RZ:** OC

#### VIDLICE:

**Typ:** Thunderbike  
**Výrobce:** majitel

#### KOLA:

**Výrobce:** Thunderbike  
**Velikost přední:** 21 x 3,5  
**Velikost zadní:** 10,5 x 18  
**Velikost pneu:** 120/70 - 21,  
300/35 - 18  
**Výrobce:** Metzeler



... a když je to všechno hotovo a jste ve finální fázi a projedete se a díváte se na celý to dílo, tak je to naprosto skvělejší a dokonalejší pocit. A pak přichází druhá část... začnete přemýšlet a říkáte si... Sakra, tohle jsem mohl udělat trochu jinak, možná líp, nebo jiným způsobem. Ale to je právě ta cesta, po které člověk jde a neustále se něco učí objevuje a zkouší...

