

decenták

Napsal a nafotil: Drn

Už musím vyrazit za Romanama Bušem a Hůlou, protože jsem si loni vyfotil všechny tři hotovky od Klobouka a díky tomu jsem zlenivěl a nepídil se po dalších customech. Nerad bych teda poslouchal, že píšu jen o tom a o tom, takže mi vlastní svědomí nedá a vypravím se za nima sám od sebe. Na druhou stranu, pokud máte třeba jen pocit, že vlastníte nebo jste postavili fantastickou mašinu, a nebo ji třeba jen pěkně vylepšili, pošlete mi sem do redakce fotku s párem údajem a vaším kontaktem. Jednak mě to zajímá jako člověka (o úpravách jsem schopnej žvanit dlouhé hodiny), a pak o takovejch motorkách se dobré piše, dobré se i fotí a myslím, že se o nich nakonec i dobré čte. Nehledě na to, že se na ně dobře kouká – to dá přece rozum.

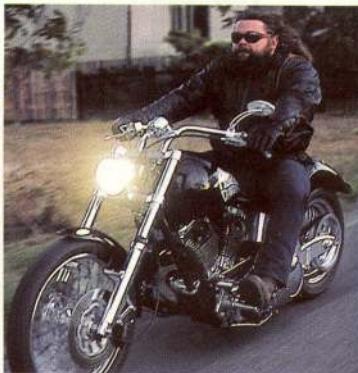
Tím úvodem bych ale nijak nechtěl snižovat to, že budu psát o jednom z nejpovedenějších Kloboukových haryků, kterého sám nazval Streamliner. Stačí se na něj jen podívat a hned vidíte, že tady něco hráje. Po chvíli zjistíte, že hráje všechno, a to do jedný ladný tóniny. Největší předností tohohle custom biku je jeho vyváženosť a uceleně a uhlazeně působící vzhled. Kromě toho si myslím, že zrovna tyhle tvary nádrže a zadního blatníku ještě nikdo na motorce neměl. A u tak obletovaný motorky jako je H-D je to docela co říct. Po chvíli koukání se navíc začnete ptát, co vám ty tvary asi připomínají? Zbyněk tentokrát našel trošku inspirace v Tatraplánu a tvarech aut z padesátých let. Přítom jím dokázal dát lehkost motorky, místo aby si vyměšl zbytečný kolosalní plechový soustavy. To se mi na ní líbí snad nejvíce, že je to prostě elegantní motorka bez zbytečných cingrat, a přitom je absolutně odlišná od čehokoliv jiného.

Motor je série FLH z roku '87 se sáním S&S a karbusem S&S Super E, skříně Delkron, kevlarová spojka Barnett, převodový kola Jim's, sekundární převod řemenem má nastavenou nejdélší možnou variantu. Beztlumičový výfuky jsou vlastní výroby z pěticentimetrový trubky. Jak je u Klobouku zvykem, rám si zrobil statečně sám z chrommolyb-

denových trubek (výjimečně to není hard-tail). Zadní část ovšem tvoří ploché díly z 20 mm duralu frézované na NC fréze (stejně jako banánová kyvka). Tuhle část spolu se zahnutou kyvkou dává Streamlinera další kapku toho moderně-nostalgického mixu, jímž je skrz naskrz prodchnut a navoněn. Kola obutá do Avonek si Zbyněk dělá taky sám, mají ocelové ráfky a duralové náby. Spokojený úsměv na tváři při setkání se zkušenou paní řidičkou vyjízdějící vám v ústřety z vedlejší silnice vylouděj gésikserový kotouče a třmeny s pumpama GMA (vzadu a PM na druhém konci).

Pak bych mohl vyjmenovat strašnou spoustu malíčkostí a detailů, takže za všechny: zrcátko od Nesse (Arlena, ne Locha), ovladače H-D Old Style, rozpílený řídítka, ručně klepaná nádrž na 20 litrů, univerzální letecký uzávěr od Ruca, samonosný zadní lamiňatový blatník, nerez brzdový vedení Brembo a prostor na náradí pod sedlem. Úhel krku je 52°, stopa 137 mm a rozvor 1840 mm. Další bla bla bla a cinty-flinty nechám na jindy, stejně jako platí, že v jednoduchosti je krása, tak platí, že mluvit stříbro.

Snad ještě nakonec, přej se na Streamlinera i skvěle jezdí.



Sedm set hodin práce si vyžádal tenhle fešák.