

Je to prvně, co se pouštím na tuto, mnou neprobádanou oblast blábolismu, ale myslím si, že pokud se budu držet částečně svých vlastních zážitků, zkušeností a pocitů, nemůže to dopadnout hůř než bláboly Medvěďáře. Tento blábol bych nazval "MOTORKÁŘ A JEHO HROB"

"Je krásný, slunný, zasněžený únorový den. Třeba sobota. Máš v kapse "pár" vejplat, asi tak pětáosmdesát tisíc frňáků, fotku mašiny z internetu, káru za autem, pár kamarádů a 300 kiláků vzdálený cíl. Super nálada a nedochůvavosti zvýšený tep srdečního ústrojí. Přesto, že ručička na tachometru neklesá pod kilo (vlek má pouze 80 km/h) cesta se ti zdá nekonečná. A konečně stojíš před svým cílem. Ano. Je to opravdu ona. V celé své kráse. Nemá blinkry ani klakson, dokonce i nějaký ten kryt motoru chybí, ale to jí právě dělá krásnou. Okukuješ zda jí nechybí něco podstatného, no už asi nic. Usedáš do nízko položeného sedla, ruce pokládáš na akorát vzdálený řídítka, pravou nohu natahuješ na příjemně dlouhé přepákování, otáčíš klíčkem v zapalování, mačkáš dychtivě spojku a palcem drtíš tlačítko startéru. A najednou RANDÁL JAKO KRÁVA. Tak přece jí něco chybí. Něco nepodstatného ve výfuku. Co na tom. Řadíš za jedna, přisáváš jazyk na horní patro, aby sis ho vibracema nepřekousl a rozjíždíš se. B O M B A , to je ono. Ještě zkusíš bezúspěšně smlouvat o ceně a už si jí nakládáš na vozejk. Domů se snažíš jet co nejopatrněji a zároveň co nejrychleji. Najednou seš doma a jezdíš a jezdíš. Jeden sraz, druhý sraz, jedna dovolená, druhá dovolená, jeden litr oleje na 1000 km, dva litry oleje

na 1000 km a když se dostáváš na spotřebu 1l oleje / 100 km začíná ti to bejt nepříjemný. No co hlavně, že to jede, ne? A hele baterka nestihá, no co, voziš si s sebou startovací kabely. Vždycky se najde nějaký ten čtyřkolák, co ti poskytne nějaký ty ampéry. A najednou, když seš na dovolený a daleko od domova, škyt a prd a startér je tam odkud ten prd vyšel. Čili v prdeli. Marrně se pokoušíš roztláčet, tahle prostě nejde. Celou zimu sháníš motor – není. "Nu což, zrobíme generálku". Kuchneš motor a hele, není to nějak unavený? Koupíme nový. Ojednáš, čekáš, cáluješ. Podle věty "když jsem platil za ringle, šli mi voči do vingle" vysmahneš třetinu ceny mašiny za šest pitomejch součástek (asi z třiceti). Sereš se s ní jak s první láskou, zahříváš vlastním tělem, dokonce jí čteš pohádky na dobrou noc a těšíš se na její znovuzrození. A je tu ten okamžik, kdy znova si proti sobě popudíš sousedy a vlastní rodiče. Hurá, sláva, jede. Třicet kilásků a konec. Nestartuje, nedobíjí. Svině zkurvená, mrcho drahá, hnusná..... a hele, támhle maj v bazaru pěknou Škodovku.



Navštivte naše internetové stránky:

www.webpark.cz/royalriders

A co tam najdete? Něco o historii klubu, seznam členů, podmínky členství a stanovy, galerii fotek z akcí, motorek atd., plánovaný akce a hlavně kompletní čísla Randálu ke stažení.

Názory a připomínky mailujte na:

r r i d e r s @ c e n t r u m . c z

Randál najdete i na internetu:

www.webpark.cz/royalriders/infolist.htm

ŽIJ ABYS JEZDIL, JEZDI ABYS ŽIL!

RANDÁL NENÍ KOREKTUROVAN!
Píše ho prase?!

PLÁN AKCÍ KLUBU NA KVĚTEN 2001

Kdy (2001)	Název akce a místo konání
25.-27.5.	VII. Sraz motocyklistů FREEDOM - ATC Malešov u Kutné Hory
stále	víkendové setkání a akce
Pro bližší informace kontaktuj klub!	

Kontakt: ROYAL RIDERS motoclub Kutná Hora, Fučíkova 425, 28401 Kutná Hora, IČO 68998058
Telefon: Michal 0327/512130, 0606/733745; Radek 0605/787900; Aleš 0606/758695, 0605/171404

RANDÁL

.Info listy Royal Riders motoklubu Kutná Hora.

OBSAH:

MOTOPARTY Dřevěnice

Moto-stavby z Kutný Hory

Randál - blábol

Hugův koutek

Jiný kecy, akce ...



5 - 2001

Květen, na srazy vyjedem...

www.webpark.cz/royalriders

E-mail: **rriders@centrum.cz**
www.webpark.cz/royalriders

**NEKOREKTUROVÁNO
NECENZUROVÁNO!!!**

URČENO VÝHRADNĚ PRO MOTORKÁŘE!

Kontakt: ROYAL RIDERS motoclub Kutná Hora, Fučíkova 425, 28401 Kutná Hora, IČO 68998058
Telefon: Michal 0327/512130, 0606/733745; Radek 0605/787900; Aleš 0606/758695, 0605/171404

© Randál - Info listy Royal Riders motoklubu Kutná Hora - Redakce: Michal Cejkovský, Radek Pokorný - Design: Michal Cejkovský

Klubový stránky...

Motoparty ATC Dřevěnice u Jičína

Jak bylo na prvním srazu...

27. – 29. dubna se konal již tradiční, první větší, sraz MOTOPARTY v ATC Dřevěnice u Jičína a my na něm nechyběli. Jako klub jsme vyrazili až v sobotu, protože v pátek to většina lidí nestihá a za tmy se nám jet nechtělo. Původně jsme chtěli vyjet v sobotu v deset ráno, ale jak to tak bejvá, než se všichni ráčili dostavit, uplynula nějaká ta půlhodina. - Na MOTOPARTY jsme přijeli zrovna v čas vyjíždky. Při čekání u krajnice okolo nás projela kolona cca 1800 mašin, což nás dost nabudilo, vyjíždky jsme se však nezúčastnili a z vyprávění víme, že jsme o nic nepřišli, prej to bylo "vo ničem". Po zaplacení klasický ceny za sraz, 200 Kč, následovalo hledání místa ke spaní, což nebyl větší problém, protože oproti předešlému ročníku přibyla k louce, na který se sraz konal, ještě jedna. Po "ubytování" ve stanech nastala kontrola stánků, hlavně těch s pivem, kterých tady bylo požehnaně a to nám dělalo dobře. - Když se většina motorkářů vrátila z ty "nepovedený" vyjíždky, začal klasický program srazů, tj. rocková music a soutěže. Ze soutěží nám trochu unikla ta hlavní, jaksi vylosovanéjch dvojic, o skútr. Páka a zvedání sudů nám však neutekli. "Král" srazů, "náš" Rudla zase všechno vyhrál a zaslouží si obdiv. Hlavně jeho zápas se sudem stál za to, protože nikdo chvílema nevěděl, kdo zápasí s kým. Z muziky byla nejlepší Janis Joplin revival alias Taňa, která to rozpálila ve vysoký lati. Ty dvě kila za vstup by jsme klidně dali jen za tenhle nárez. - S přibíjající tmou se citelně ochladilo a dokonce se spustil i deštík. Pár stupňů nad nulou jsme však už moc nevnímali, protože náš alkoholickéj štít byl dokonalej. Horší to bylo po ránu, kdy pořád chcalo a byla fakt zima. Louky srazu se proměnily v blátiště, a tak se museli ze všech mašin stát krosky, blátivky. Cestou domů ale už vysvitl slunce mozol.

První letošní sraz vcelku ušel, byl takovou zkouškou na naše zdraví, nervy a ledviny, a proto se MOTOPARTY zúčastníme jistě i v příštím roce.

Stavby v Kutný Horě - aneb Medvědova Fena konečně vyjela!!!

"Na tom se přece nedá jezdit!? Vždyť to nezatočí. Kde je přední brzda? To je randál. Vypni to!....." Tak takle nějak vypadají reakce na motocykly, co maj s klasickéjma motorkama společnej jen základ, na choppery (očesávky).

Eso a la Libor Strnad



Pravej motocykl-chopper vzniknul někdy v šedesátech letech minulého století, kdy osoby, takzvaní owlaws (minmo zákon), začali stroje oprošťovat od všeho přebytečného balastu. Mašiny byly "svlékány" - anglicky "chopped" - odtud název chopper. Pouhý "očesání" však nestačilo, a tak se začali prodlužovat přední vidle, sedlo šlo co nějníž nad zem a stupačky co nejdál před sebe. To vše zapříčinilo i zásahy do vlastní konstrukce rámu, a tak ze sériového motocyklu zůstal jen motor, kterej byl pak stejně upraven. Chopper začal znamenat spíš kompletní novou stavbu mašiny podle představ jejího majitele.

U nás, v Čechách, se choppery začaly stavět ve větším měřítku až po pádu komoušů, a to s obrovskou vervou. Mezi všemi "staviteli" začaly vynikat jména jako Kraus, Kloboučník, Hůla, Pro Perform, Eurocustom, atd. Ovšem i od těch "menších" tvůrců, který svoje šilenosti montují ve sklepech či garážích vyjelo už hodně dobrých kousků.

V Kutný Hoře proháněl do nedávna svou stavbu, s motorem z Esa, Libor Strnad. Stal se takovým průkopníkem čistýho "čopr stylu" u nás, ale i na všech srazech. Jeho dělo, s pevným rámem nízkým sedlem a paralegovanou přední vidlí, lítalo prej až přes 140 km/h. V dílně "Strnadů" se teď dostavuje další šilenost, která sice už jezdila s motorem z Esa o objemu 600ccm. Ten však roztrhal na převodovkách, co se dalo, a tak šel z domu. Nahradil ho monoblok motoru z Yamahy XT 600. Dílo by mělo vyjet snad do léta. Za delší dobu možná vyjede ještě jeden Liborův drak. Připravenej je čtyřhrmcovej motor ze Súzi 1100, zadní kolo z Forda, přední "upsidy" v 4cm tlustejch ocelovejch břejích a mnoho dalšího. Čeká se "jen" na rám.

Ten ovšem nedělal problém dalšímu "staviteli". Málokdo ví, že Petr Růžička, sběratel stabilních motorů, jejichž shlídnutí doporučujem, a vlastník dvou motoveteránů NSU, se spustil na dráhu staveb. Jeho tempo je obdivuhodný. Okolo dvouválcovýho motoru z Ducati 650 "vyfiknul" během dvou měsíců pěknou mašinu, kde vlastní rám, zadní 17ti palcový kolo s autčáckým vypleteným ráfkem s gumou 180 a přední

Ducati 650



vidle z krosky nebyli p r o b l é m e m . V minulim měsíci, přesněji 21. dubna, se mu dokonce poprvý podařilo nahodit a naladit motor, kretej krměj dva karburátory z Čízy s nimiž se muselo trochu zápasit. Ovšem 21. duben byl o mnoho významějším dnem pro Medvěda (Michala), kterému se naplnilo třiletý zápasení s jeho šilným strojem. O stavbě choppera s motorem FN 500 SV z roku cca 1930 jsme již psali asi před rokem. Už tehda se Méd'a dušoval, že vyjede na jaře. Postupen času se začal šířit názor na to, jaký jaro vlastně myslel. Myslel asi to letošní. Od koupení motoru FN na Chotusický burze, od prvních nákresů konstrukce stroje (zpracováno dokonce digitálně a trojrozměrně v Autocadu), od prvních zářezů pilkou do trubek bodoucího rámu, od nekonečného měření a následného vaření "na koleně" Liborem Snížkem, od sehnání zadního kola s 13ti palcovým autčáckým ráfkem z Felicie do něhož byl vpleten střed z Čízy (autor Tom Stoupa), od našroubování rozety jako dubl k původní ČZ (mašina má tím pádem dvě, každou na jinak velkéj řetěz), od koupě předního 19ti palc. kola z ČZ 150 a nádrže z DKW, od prvních pokusů zkonsturovat přední vidli, kterýma se vyloučilo svaření dvou vidlí z Jawy i mnohý další způsoby vytvořit cca 120 cm dlouhou přední šavli, uplynulo už hodně měsíců, málem i let. Předeek se stal tím kamenem, před kterým stálo první vyjetí. V týchle době "temna" se alespoň zgenerálkoval spodovej jednoválcovej motor FN 500 (výměna všech kuličkovéjch a přefutrování kluznejch ložisek, zabrošení ventylů...). Vidle, vidle a zase vidle, to byl dál ten problém. Až přes zimu 2000-2001 se vymyslelo reálný řešení, jak spojit celou vidlici respektive tubku z Jávky s další cca polovičním kusem stejny trubky. Ale čas stále běžel. Asi tejdén před vyjetím se teprve zdokonalil nápad, jak dodržet jistou pevnost a den před jízdou zakolíkoval do trubek kulatinu a vytvořil svěrnou převlečnou rouru Petr Růžička. Díky tomu už nebránilo nic k postavě stroje na kola.

Hugův koutek



aneb
další pohled na věc

Vážení čtenáři těchto listů! Nebojte se je zkritizovat či snad dokonce pochválit na e-mailové nebo poštovní adrese klubu. Přece to všechno nebudu dělat já. Klidně napište a čím větší hrůznost, tím lepší. Postarám se, aby byly zafazeny do tisku. Pro příklad uvádím jeden ohlas na naše webovky: "Čau kluci! Je mi už skoro 14 a strašně žeru kluky na motorkách. Hlavně Aleš to je prostě kus!!! Asi ho miluju! Kbybys byl tak hodnej a mohl mi zavolat tak bych byla moc ráda! 0723173375 Ale mail bude stačit!" Podotýkám, že podobné projevy nejsou přípustné od mužské části populace. Jasný, buzičí??? Děti ženského pohlaví mohou své touhy adresovat přímo na prezidenta klubu, protože miluje dvanáctky – bohužel studené. Jo a pak taky absinth.

Na Motopárty jsem bohudík nebyl, a co se týče staveb a přestaveb v Kutné Hoře zapomněl si Medvěde napsat, že budu taky stavět – garáž. Jo a o t ý sv ý fen ě jsi se pěkně rozkecal, jenom abys do toho Malešova vůbec dojel.

Před třetí hodinou v sobotu odpoledne vyjela "Fena" konečně ze sklepa, kde se už třetím rokem schovávala, to vše za pomoci Huga. Teď stačilo udělat jen pár památečních fotek, pustit benzin a poprvé zařadit ruční pákou jedničku. Spustit motor nebyl po t ý době žádný problém. Randál, kterej se začal linout s vejfukovýho kolena zvednul všem zúčastněmejm, ale i souseďum okolních domů, adrenalin v žilách. Z počátku byl však problém s rozjetím. Přece jenom naučit se ovládat stroj s plynem na pravo, ruční spojkou na levo, ručním řazením na pravo a zadní brzdou na levo (přední brzda samozřejměj není, to je chopper), chce chvilku cviku. Po prvních pokusech se mašina konečně rozjela a už stačilo jen ručně kvaltovat jedna, dva a tři (toť vše). Jezdění nebylo moc dlouhý, né že by Fena nejela, ale díky dešti, v kterým celej cirkus probíhal, byl Medvěd mokrej od hlavy až k patě. Přes to se krásně projel a dal na chvíli zapomenout na všechny stroje světa, dokonce i na jeho novou Hondu Shadow. Vlastní výtvor je vlastní výtvor. Teď bude následovat jen doladění všech komponentů a dát nějakej ten lak. No, a pak jen dráždit a dráždit.

Stejně jako Medvěd i ostatní stavitelé maj velký plány do budoucna, a tak se jen můžem těšit, jakej další pekelný stroj vyjede na silnici Kutný Hory, už třeba za rok...

FN 500 "Fena"



Poděkování: „Tímto bych chtěl poděkovat všem, co se zúčastnili stavby choppera FN 500. Moje šilný nápadly realizoval hlavně "Sněhulák" Libor, kterej měl ty nervy, čas a ledviny na to, trpět mě po večerech u sebe v garáži. Jeho zásluhou vzniknul rám, kterej slepil svejma housenkama. Dál se podílel sousty věcma, kterejch vyjmenování by stálo hodně piv. Dál bych rád poděkoval "Stoupičovi", kterej mi věnoval špičkový zadní kolo. V závěru pomohl Petr Růžička svou rychlou prací při spojení vidlí. A na závěr musim poděkovat všem, co mejm nápadum fandili, ale taky je zatracovali.“