

KAFE Z VARŮ

Pověstné české ručičky se v poslední době činí více než kdy předtím a staveb klasických biků přibývá. Na tento zajímavý kousek jsme narazili v dílně nedaleko Karlových Varů. Povyprávíme jeho příběh...

Text: Petr Slezák, foto: Ondřej Kroutil



Výfuková soustava je kompletně ruční práce. Do omotaných ocelových svodů jsou umně vloženy tlumivky. Zvuk je i tak úžasný.



Jedna z mála věcí, které si David nedělá sám. Sedlo svěřil svému dvornímu čalouníkovi.



Soustružené mosazné difuzory karburace jsou nákladný detail, svůj účel ale plní na jedničku.



Smysl pro detail: všimněte si spínačky v původním uchycení řídítek a vlastní grafiky rychloměru.



Autentičnost především: brzdová soustava prošla pouze důkladnou očistou, repasí a výměnou hadic společně s destičkami.



V jednom z minulých vydání Motocyklu jsme vyhlásili pátrání po nadaných českých garážistech, úpravcích a amatérských ladičích. Ohlasů a snímků krásných staveb jste nám do redakce poslali nepočítaně. Nyní je na nás, abychom vám ty nejlepší z nich představili. V síti rozhozené mezi české dílny a garáže uvízla také bíločervená rybka z Karlovarského kraje – Yamaha XS750 z roku 1976 v úpravě od Davida Kůrky a jeho dílny DK Café Racer.

Davidovu motivaci k přestavbě zrovna XS750 naprosto chápeme. Její jednoduchá, avšak díky ne zcela konvenčnímu řadovému tríválci také velmi zajímavá technika se ve své době pyšnila solidními výkony a poutivým klasickým designem bez jakýchkoliv výstřelků. Pádné argumenty, které vytváří velmi široký prostor pro designérskou a stavitelskou invenci. A navíc (v Česku to platí dvojnásob) Yamahu XS750 nepotkáte na každém rohu. Právě proto bylo nutné hledat základ pro budoucí stavbu za našimi hranicemi. Štěstí se nakonec na Davida usmálo až v Mannheimu, kde „ixeso“ odkoupil jako pozůstatost po otci jeho majitele. Stranou šel v tu chvíli i fakt, že motocykl plných sedmnáct let stál, respektive ležel v neutěšeném stavu rozložen

po krabicích, čekaje na své zmrtvýchvstání. Nejhodnotnějším argumentem pro jeho koupi byl jeho zcela autentický stav s pociťnými třiceti sedmi tisíci najetými kilometry. Historická hodnota a příběh se počítají, takže se rozebrané XS přemístilo do Davidovy dílny, kde mu postupně začal vdechovat nový život.

Na biku nezůstal jediný šroubek, který by mu neprošel rukama. Veškeré díly podstoupily patřičnou očistu, repasí či v případě krajní nutnosti nebo designové motivace výměnu. Ostatně výsledky jsou jasné patrné na fotografiích. Až na pár drobností je Davidovo XS jednou z nejpěchlivěji provedených staveb, co jsme na vlastní oči viděli, a rozhodně mu nelze upřít smysl pro detail a časově velmi náročnou péči. Jako správný garážista provedl naprostou většinu úprav vlastníma rukama. Pouze rám putoval do práškové lakovny (tvrdý lak je méně náchylný k drobným poškozením při montáži a servisu) a sedlo neštrikovala po večerech Davidova sympatická přítelkyně, nýbrž zkušený čalouník. A kde David čerpal inspiraci pro svou stavbu? Při brouzdání internetem narazil na jeden zajímavý render (skládací počítačovou kresbu), který se mu zalíbil natolik (zejména co se barevné kombinace

KDO JE DK Café Racer



Ačkoliv by se podle výsledků práce mohlo zdát, že za DK stojí kompletní tým lidí, opak je pravdou. Jak už název dílny napovídá, za karlovarské káféče je zodpovědný v zásadě jeden muž.

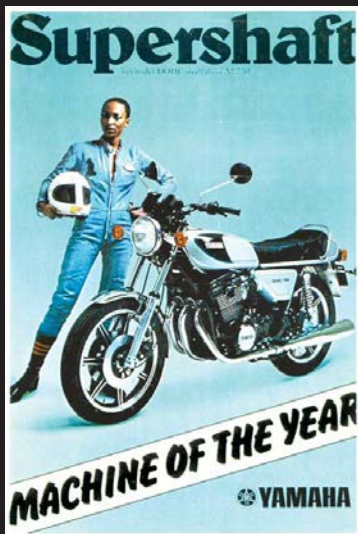
Jeho jméno je David Kůrka. Jak sám s oblibou říká, kluk z garáže, který se v montérkách už narodil. Jeho cesta ke café racerům však měla k přímce daleko. Od třinácti let dotvářel k obrazu svému motorky, co mu doma přišly pod ruku. Dvanáct let lakoval auta, až se jeho lety nabytá zručnost postupně spojila s obchodním duchem a jeho záliba v jednostopých vozidlech (nejen těch) ho dovedla až do českého zastoupení čínské značky V.D.O. Moto. Mezitím si občas zazávodil ve sprintech na své dušíkem přepřínované R1 nebo se pustil do renovace dvoustopého veterána.

Před šesti lety se pomyslný Davidův kruh uzavřel a naplno se začal věnovat stavbám café racerů jak pro radost, tak na zakázku. Naprostou většinu práce včetně lakování si dělá sám, s práškovým lakem rámu a šitím sedel mu pomáhají kamarádi a známí. Filozofie jeho staveb není žádná raketová věda. Motorky dělá tak, aby se co nejvíce líbily, byl na nich patrný smysl pro detail a zápal pro věc a zejména aby nestály jmění. Jak sám říká: „Není nic jednoduššího než mít hromadu peněz, koupit si ty nejdražší komponenty a nasadit je na motorku. Vypadá to super, jenže kdo si to u nás může dovolit? Je zkrátka fajn udělat hodně muziky za málo peněz a tu pak potkat na cestě!“ Do toho všeho ještě zvládá servisovat biky z ulice a díky svému postupně mizejícímu skladu náhradních dílů zachraňovat stará V.D.O. Mota. Davidovy kreace najdete na jeho stránkách dkcaferacer.cz.

David „ixesu“ rozebranému v krabicích postupně vdechl nový život...



Vpravo stojí Honda CB750 je Davidovou caféacerovou prvotinou. Povedla se!



Dobové připomenutí toho, že tříválcová Yamaha XS750 je dobře vybraný základ pro přestavbu.

Srdce biku je původní – chrapot tříválce rozhodně stojí za poslech.

Znáte ve vašem okolí podobného nadaného garážistu, úpravce či amatérského laďáče? Pošlete nám fotografii jeho motocyklu a my se o ni rádi podělíme s ostatními čtenáři. Třem nejlepším stavbám a jejich stavitelům věnujeme samostatný prostor v prestižní rubrice Finále!

MOTOCYKL

Fotografie zasílejte na adresu: tomanek@motorpresse.cz



Prvotřídní péče: na XS nezůstal snad jediný díl bez očištění...



Trojice mosazných konusů dává výfuku nejen nevšední vzhled...

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XS750

Čtyřdobý vzduchem chlazený řadový tříválec, zdvihový objem 747 cm³, jmenovitý výkon 46,7 kW (64 k) při 7500 1/min, karburátory Mikuni, elektrické spouštění motoru/kick páka, pětistupňová převodovka, kolébkový rám z ocelových trubek, přední teleskopická vidlice, dvě zadní tlumič jednotky, kotoučové brzdy vpředu, Ø 267 mm, kotoučová brzda vzadu, Ø 267 mm, objem nádrže 18 l, pohotovostní hmotnost 251 kg.

(sériový model 1976)



týká), že jej použil jako předlohu. Již samo o sobě neokoukané XS opatřil několika zajímavými detaily, jako jsou například luxusní mosazné difuzory trojice ultrazvukem vyčištěných a seřazených karburátorů Mikuni či koncovky zcela nově naohýbaných výfukových svodů s integrovanou tlumivkou – mimochodem jejich zvuk v kombinaci s chrapotem tříválce stojí za poslech. Zároveň však bylo třeba co nejvíce zachovat autentičnost historické Yamahy, nemluvě o tom, že většina původních dílů značně prospěje při legalizaci do běžného provozu. Ale jak sám David zastřeným hlasem podotýká, i tak je to v našich podmínkách poměrně oříšek. Proto David „uřezal“ opravdu jen to nejnnutnější, uvážíme-li však poctivost tehdy používaných materiálů, podařilo se mu „ixeso“ ideálně odlehčit. 747kubíkové srdce biku je zcela původní, vyčištěné, lehce zrepasované a nalakované – a přede jako kotě. Dodatečně je použit originální doplňkový olejový chladič, kladívkové zapalování bylo nahrazeno moderním elektronickým

a o plynulé rozjezdy se starají nové spojkové lamely. Původní tvar nádrže David vylepšil vyklepanými ledvinkami, zadní „bobík“ také doznal modifikace. Velmi netradiční je využití „čínských“ komponentů, jako brzdové pumpy, ovládacích panelů a zadního tlumiče, u kterých má David podle svých slov a zkušeností (viz Kdo je DK Café Racer) ověřenu výdrž a funkčnost. A ruku na srdce, každý si projdeme svůj bike a pravděpodobně budeme velmi překvapeni, kolik komponentů na sobě má nápis, nebo stydlivě zamlčuje, že bylo vyrobeno v Číně.

Jak už to bývá, původně si David „ixeso“ stavěl pro svou vlastní potřebu, ale vidí na dalších projektech a nových výzev jej na konec přiměla poslat své dílko do světa. Ptáte se, za kolik lze takovou stavbu pořídit? Originální zrenovovaná a lehce přestavěná Yamaha XS750 z roku 1976 nyní dělá radost novému majiteli, který za ni zaplatil 145 000 Kč. Tak co, taky si pořídíte svoje kačíčko?

INZERCE