

Malej Pepe



DREAMBIKE Snad každý, kdo se zajímá o motocykly, ví, že Yamaha V-max 1200 je úžasný, obrovskou silou disponující motor, usazený v neodpovídajícím rámu. Zde je skryt důvod, proč jednoho jízda na V-maxu tolik nadchne, zatímco druhého totálně odradí. V případě Slávy Krska to byl právě ten první případ, a proto zde dnes díky němu můžeme představit jedinečnou stavbu a zhmotnění jeho vlastních snů.

Jaroslav Šíma, foto Jan Dvořáček a archiv majitele



Jistě je něco pravdy na genech, ale věřím, že své mají na svědomí i okolní vlivy. U Slávy Krška jde zcela jistě o spojení obojího. Již jako tříletý vydržel čekat dlouhé hodiny u vrat, než se otec na ČZ 175 vrátil z práce. Ten si pak posadil synka na nádrž před sebe a nechal ho točit plynem. Pocitu, že něčím otáčí a ono to jede, se nemohl malý Slávek nabažít. Později, asi v šesti letech, si stejně úžasný pocit okusil již sám. Kamarádi ho posadili na „pařez“ a vychutnával ten blažený pocit z jízdy, jel na jedničku tak dlouho, dokud milý „pařez“ nezdechl. Druhou okolností, formující Slávu Krška, je zcela jistě i jeho bydliště. Řekne-li se Hořice, vybaví se každému zcela jistě Hořická trubičky. Pro motorkáře je však město Hořice spojeno s jinou chuťovkou. Hořická trať a dva závody zvučných jmen, 300 zatáček Gustava Havla a Česká T.T. Přeskočme nyní známé období jaw a číz do chvíle, kdy přišel první „japonec“. V roce 1991 jím byla Yamaha XZ 550.

Po první tisícovce najetých kilometrů, kdy se klukovský sen změnil v kasičku na velké peníze, Slávek prohlásil, že Yamahu už nikdy a to ani novou. Následovalo tedy období Suzuki, nejprve se doma objevil DR Big a po něm DR 650. U něho se také poprvé projevil náznak budoucích Slávkových sklonů, i když tehdy omezené pouze na lak a drobné úpravy vzhledu. V té době se ale naskytlá možnost svěřit se na V-maxu, a potom už se odehrávalo vše v duchu známého pořekadla „odříkaného největší krajíc“. Ten zátaž dvanáctistovky, jejíž otevření klapky někde okolo 6000 otáček se dá přirovnat k explozi Semtexu,



umístěného v batohu na vašich zádech, Slávkovi učaroval. V tu chvíli věděl, že právě V-max od Yamahy je pro něho tou pravou výzvou a nic jiného nepřipadá v úvahu. Rozhodnutí o koupi ale přišlo v nepravou chvíli. Nedlouho předtím totiž rodiče i manželka naléhali, aby s motorkami skončil. Když si ale vezme Slávek něco do hlavy, je těžké mu to vymluvit. Tajně šetřil, sháněl, promýšlel, až nakonec přišel s malou listí. „Dobře, enduro tedy prodám a koupím si něco klidnějšího, co byste řekli na takového čopra?“ Když se otec dověděl, že ten „lenoch“ má 145 koní, bylo už pozdě. Jak Slávek říká, po důkladném ožebračení sama sebe, rodi-

ny a přátel koupil nakonec za výhodných podmínek na podzim roku 1998 zcela nového „maxíka“, kterého přivezl z Kanady pardubický prodejce motocyklů a výhradní dovozce fetězů Iris a destiček Vesrah, Pavel Beran.

Nyní tedy konečně přišla chvíle, kdy mohl začít realizovat své plány, které v hlavě tak dlouho zály. A to ještě našel čas, aby v Hořicích uspořádal historicky první sraz V-maxů u nás. Sjelo se jich 15, což byla vhodná příležitost pro různé konzultace. S prvními předlohami a kamarádskou radou přišel také kamarád z Hořic Martin Jirsa. Po odstrojení zůstal jen rám a motor, na ostatním se začalo pracovat. Na počátku nevinné úpravy se staly postupem času záležitosti připomínající dostavbu Temelína. Krosová řídítka s hrazdou dostala úzká kloubová zrcátka a rukojeť plynu rychlopal s extrémně krátkým sportovním chodem. Před hrazdičkou zaujmou pozornost tři přístroje. Prostřední a největší je originální rychloměr s počítacem kilometrů. Ve stejném designu jsou i dva další přístroje, vpravo umístěný digitální rychloměr s časem a datem a vlevo Slávkova specialita, funkční signalizace V-BOOST systému. Červený nápis se rozsvítí ve chvíli, kdy klapky karburátoru dosáh-

nou polohy, od které nastupuje již zmínovaná brutální síla. Mezi uchycením přední vidlice a originálními přístroji s kontrolkami našel své místo tlumič řízení. Okrasné vstupy vzduchu překrývá nerezová mřížka a precizní prací je nerezový kryt chladiče. Ten má na „svědomí“ spolu se zpracováním ostatních kovových dílů Petr Kulhánek z firmy Tenax, Lázně Bělohrad, a vzhledem k náročnosti výroby je zaručeně prvním a posledním, který kdy dělal. Světla jsou zde dvě samostatná a pod nimi umístěná láhev na rajský plyn je pouze nefunkční napodobeninou. Po odšroubování víka slouží jako úložný prostor. Samozřejmostí jsou opancéřované hadice brzd a spojky. Rámové výztuhy, znatelně zlepšující jízdní vlastnosti, jsou domácí výroby. Několik zahraničních firem je sice nabízí, ale jejich cena je více než dvojnásobná. Těch 145 koní je prý naprosto dostačujících, takže úpravy na motoru byste hledali marně. Jen vzduchový filtr nese značku K&N a pro sytější zvuk byly použity výfuky Laser.

Dílenské zpracování je vizitkou hořické firmy Moto Petr a pod slušivý pestrobarevný kabátek se podepsal Olaf Purgner – Airbrush studio, Staré Splavy. Bonbónkem je hliníkový nosič s vyjiskřeným znakem „No Fear“, k jehož výrobě se dal přesvědčit Aleš Gregor. Všem, kteří se podíleli na úpravách ojedinelého V-maxe, jenž byl pokřtěn „malej Pepe“, Sláva Krsek ještě jednou děkuje, především za to, že to s ním vydrželi, a vzkazuje ostatním, že stvořit něco výjimečného nemusí být vždy jen otázka peněz. Někdy stačí mít kolem sebe ty správné lidi. Nakonec i rodina a manželka Markéta podlehla jeho, jak sám svou závislost nazývá, motorkářskému šílenství. Vynaložené úsilí bylo po právu odměněno. „Malej Pepe“ z Krkonoš získal na Streetfighter Day 2001 v Hradci Králové 1. místo v soutěži přestavba roku.

Spoustu chromu a přeháňerný lak bylo třeba chránit. Proto najdete na stroji i malé vkusné boční padací rámy.

Nosič je potřebným doplňkem delších cest ve dvou. Zde je navíc uměleckým dílem.

