

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY NA MOTORKÁCH

Základy jízdy  
off-road

The Distinguished  
Gentleman's Ride



ŘÍDÍME LEGENDY:  
**MOTO MORINI**  
**CORSARO 1200 VELOCE**



## Cairolí po deváté mistrem světa v motokrosu!



**ANTONIO CAIROLI** z týmu Red Bull KTM se po závodě MXGP v Holandsku stal po deváté mistrem světa v motokrosu organizace FIM. Tento Ital vstoupil do seriálu mistrovství světa před 13 lety, tedy v roce 2004 a ihned se zapsal mezi nejmambicióznější závodníky v poli. Už o rok později slavil titul v kategorii MX2. Za KTM "Tony" jezdí už od roku 2010. Úspěchy slavil i v rámci motokrosu národů.



Fandíme Antonioví o to víc, že jezdí v přilbě Airoh. Tak Tony, gratulujeme a doufáme v desítku příští rok!

### Motorkáři!

S koncem sezóny nejspíš najeté kilometry ubývají a proto může počet stran v našem magazínu přibývat. Máte v rukách dosud nejnabitější číslo, ve kterém jsme se pro vás projeli na působivém a poněkud nepravém přehlíženém Moto Morini Corsaro, motorky a život jsme probrali s Pepou Sršněm poblíž jeho oblíbeného „Šumavia Ringu“ a zkušený motokrosový mistr Josef Kulhavý, který působí v řadách naší firmy, dal názorně několik fundamentálních rad pro ježdění mimo asfalt.

Představíme věhlasnou značku přileb Airoh a dále sortiment firem Tourmax, Bikeservice a dalších. Olina svou várku novinek do redakční uzávěrky nedodala, ale pevně věříme, že to napraví.

Ať se vám daří!

Váš tým ACI

Pokud chcete tento magazín dostávat pravidelně, pošlete nám kontaktní údaje (e-mail pro elektronickou verzi, korespondenční adresu pro tištěnou verzi) na e-mail [info@aci.cz](mailto:info@aci.cz).



Na plný plyn! | Magazín pro chlapy na motorkách

Vydavatel: ACI - Auto Components international, s. r. o.

Těšíme se na Vaše náměty a připomínky. Za případné tiskové chyby se omlouváme. Vydavatel neručí za obsah inzerátů. Komerční nabídky platí do vyčerpání zásob. Změna cen vyhrazena © 2017 ACI - Auto Components international, s. r. o.





## Pneuservis do kapsy

**10ti dílná sada lepení duší pro malé motorky**

- 1x lepidlo
- 1x smirkový papír
- 1x zvýrazňovač
- 1x křída
- 2x záplaty (34 x 25 mm)
- 4x záplaty (25 x 25 mm)

Kód: M011-568

**Cena: 59 Kč (2,18 EUR)**



## Měřič motohodin

**Sleduje provoz vašeho stroje**

Pro zjištění servisních intervalů, výměn oleje, svíček apod.

Kód: M007-38

**Cena: 790 Kč (29,99 EUR)**

## Plachta na skůtr

**Plachta na motorku Aquatex Highscreen Scooter**

- Provedení pro vysoké plexi

Kód: M001-30

**Cena: 790 Kč (29,99 EUR)**

## Dlaně v teple

**Vyhřívané gripy Oxford Hotgrips Premium Retro**

- Komfortní grip se stylem vzorování vhodným pro retro motocykly
- Děštní odolný panel ovládání regulace vyhřívání s 5 stupni nastavení teploty
- Včetně rámečku pro uchycení ovládacího panelu

Kód: M003-109

**Cena: 2 390 Kč (87,79 EUR)**



## Kombinéza AYRTON Curtiss V8

**Dvoudílná kožená sportovně-cestovní kombinéza**

- Nejžádanější kombinéza letošní kolekce
- Moderní, pohodlná a bezpečná
- Poctivá hovězí kůže kombinovaná se strečovými panely
- Vybavená certifikovanými chrániči včetně pěnové páteřové vložky

Kód: M105-19

**Cena: 10 990 Kč (403,99 EUR)**



Ceny jsou maloobchodní s DPH



## CASSIDA Tour Globe

**Polykarbonátová enduro přilba**

- Plně odnímatelná a pratelná výstelka z prodyšného materiálu
- Možnost úpravy na integrální přilbu,
- Hmotnost přilby ± 1 650 g

Kód: M140-314

**Cena: 3 390 Kč (123,98 EUR)**



## Balzám na kůži

- Pro všechny hladké kůže i odstíny
- Trvalá ochrana proti vlhkosti díky včelímu vosku.

Kód: KS 2152

**Cena: 298 Kč (11,82 EUR)**



## Startovací box

**MOTO/ATV startovací box + power banka ATHENA**

- Startovací proud 400 A
- Nastartujete i s vybitou baterií během několika sekund
- Na jedno nabití zajistí až 10 startů

Kód: M610-372

**Cena: 3 373 Kč (124,80 EUR)**





## Muší váha

Chcete si postavit stylovou motorku, ale nemáte garáž? Tady je inspirace na stavbu, kterou můžete usku-tečnit na chodbě v paneláku, pak ji pod paží vítězoslavně snést po schodech a zajet si zamachrovat do své hospody... Minibike Honda CT70 bude dobrý základ.

**OLINA: "...A KDYŽ NE DO HOSPODY TAK NA PÍSKOVIŠTĚ, MALÍ KLUCI TO OCENÍ!"**



## 421 koní na zadním kole

Motor z vrtulníku v motorce? Firma MTT představila svou další motorku s turbohrádelovým motorem Rolls Royce Allison 250-C20, nazvanou 420RR. Hmotnost 230 kg je na americkou motorku Ok, dlouhý rozvor asi bude vyžadovat trochu fyzické práce v serpentínách, pokud se ovšem firmě podaří stroj homologovat na běžné cesty. Podvozek Öhlins, špičkové brzdy Brembo nebo šestipísty ISR by mohly pomoci zkrotit stroj jedoucí přes 400 km/h.

**OLINA: "DÁT DO MOTORKY MOTOR Z VRTULNÍKU V DOBĚ, KDY FIRMY PROPOUŠTĚJÍ MOTORÁŘE A NAJÍMAJÍ ELEKTRIKÁŘE, JE KRÁSNÁ REBELIE!"**



## Monster do postapokalyptické pustiny



Vždy, když mezinárodní klima přitahuje, stavby motorek do postapokalyptické doby nabírají na popularitě. Nyní firma Anvil Motociclette upravila letitou Ducati Monster S4R s motorem Desmoquattro 996. Z vytříbeného roadsteru se stal jakýsi flat tracker, jehož minimalismus zaujme: Trubkový rám je zde výraznější než u uhlazeného originálu, design tu však dělá hlavně nádrž a zadní stavba, vše svařené z plechu. Pouze hrany, žádné změkčilé křivky...

**OLINA: "ŠÍLENÝ MAX BY SI DOOBJEDNAL DRŽÁK NA KANYSTRY A KULOMETNÉ HNÍZDO..."**



## Elektrické origami

E-LisaBad, seznámte se. Elektrický skútr BMW C-Evo-lution dostal v dílně Krautmotors styling kombinující historické závodní stroje padesátých let s "dustbin" kapotáží a... nějaké japonské origami. Agregát poskytuje 48 koní, na stovce je za 6,8 s...

**OLINA: "NA CO AERODYNAMIKU, KDYŽ TO ŽERE ZDARMA ELEKTRIKU..."**

## Ducati ve Formuli 1??

Je celkem málo známý fakt, že dříve než Ducati použila svůj typický desmodromický rozvod v motocyklovém motoru, vytvořila jej v rámci projektu motoru V8 pro Formuli 1. Stalo se tak v roce 1961, kdy pravidla F1 kázala snížit objem motoru z 2,5 l na 1,5 l. V Ducati tak vznikla tato osmiválcová patnáctistovka, která dávala 170 koní. Bohužel motor nikdy nezávodil, protože tým OSCA, který s ním počítal, zkrachoval. Za 8 let pak konstruktér motoru Fabio Taglioni použil desmotromický rozvod v sériovém motocyklovém motoru.

**OLINA: "JSEM OPRAVDU JEDINÁ, KDO BY CHTĚL TENTO MOTOR VIDĚT V MOTORCE? PAK BY SI MONSTER ZASLOUŽIL SVÉ JMÉNO..."**



## Jak dlouho to půjde?

Zajímá vás do jakého věku dokážete jezdit na motorce? V Anglii mají televizní pořad, ve kterém v rámci prevence nehod instruktoři autoškoly přezkušují řidiče v seniorském věku. Hvězdou první epizody je frajer jménem Jock. Jezdí každý den, přestože mu je 101 let. Testem na svém skútru prošel bez větších komplikací a může tak dál vesele jezdit. 90 let zkušeností v jedné stopě se prostě nezapomíná...

**OLINA: "CO NA TO ŘÍKÁTE VY, KDO SE MOTORKY ZBAVÍTE HNED JAK ZÍSKÁTE SNUBNÍ PRSTEN A STAVEBNÍ POVOLENÍ??"**





# MOTO MORINI

## CORSARO 1200 VELOCE

### Piráta z Apenin

Legendární italská značka podruhé povstala z popela, ale místo bájného opeřence nabídla mimo jiné mocného korzára s podmračeným pohledem. Za desetiletí existence neztratila nic ze své autenticity - vždyť i v nejnovějších motocyklech značky je stále přítomen konstruktérský odkaz tvůrce nejslavnějších modelů značky.



**B**yť jde o motorku slavné značky ve které je odkaz předchůdců stále živý, nejde o žádné retro, a to ani designově, ani technicky.

#### Legenda

Společnost založil výborný závodník a také technik a konstruktér Alfonso Morini v roce 1937. Od počátku její motocykly slavily úspěch v závodech, ale vynikaly také spolehlivostí v běžném provozu. Dvřetřpadesátka Bialbero s Tarquiniem Provinim v sedle byla ve své době nejrychlejší jednoválec na světě. Na stroji 125 Competizione získal Umberto Masetti italský mistrovský titul. Na motocyklech Morini závodila celá řada slavných závodníků. „Stopětasedma“ Morini byla také první závodní motorka legendárního Giacoma Agostiniho. V 60. letech sváděl Provinim smělé bitvy s Hondama v Gran Prix. I když mu celkové vítězství o dva body uniklo, jeho Morini 250 je dosud nejrychlejší čtyřtákní jednoválcovou pětistovkou. Moto Morini se stala proslulá stavbou lehkých rychlých a spolehlivých strojů.

#### Dvouválcová éra

V 70. letech značka představila řadu dnes již legendárních dvouválců 3 1/2 a 500. Stroje poháněl vidlicový motor



s úhlem rozevření válců 72°, který měl řadu pokrokových prvků, jako byl vačkový hřídel poháněný řemenem, kovaný klikový hřídel a podobně. Kompaktní motory, které navrhl geniální konstruktér Franco Lambertini, dávaly motocyklům velmi dobrou dynamiku i ekonomiku provozu, což svědčí o kvalitě koncepce. Lambertini dlouhé roky působil u Ferrari, později byl šéfem vývoje u značky MWM a byl ve styku s nejlepšími konstruktéry své doby. Jeho genialita spočívala v tom, že dokázal dostupné technologie využít mimořádně účinně, navíc v kompaktním a lehkém provedení. Například třístupadesátka 3 1/2 měla 40 koní v 8 500 otáčkách, 43 Nm a jela 175 km/h.

Nástup japonských výrobců si však vybral svou daň. Moto Morini 3 1/2 se prodávala za podobnou cenu jako větší čtyřválcová Honda CB 750... 70. roky značka díky kvalitě svých motocyklů proplula s velkou ctí, v 80. letech již však ustupuje ze slávy. Prostředky na vývoj něčeho radikálně nového nemá (i když podobně

jako japonské značky v té době koketuje s turbo technologií), motorky založené na osvědčených dvouválcích 350 a 500 ztrácejí ve světle rostoucích kubatur u konkurence své kouzlo.

Značka vstoupila do enduro kategorie modely Camel 500 (1981) a Kangaro 350 (1983), v roce 1986 představila poměrně oblíbeny italo-chopper Excalibur v obou objemových verzích, ale to už se schylovalo k nejhoršímu. V roce 1987 prodala Gabriella Morini firmu Cagivě bratrů Castiglioniových. Ti měli v té době kromě značky Cagiva v portfoliu také Ducati a Husqvarnu. Přestože deklarovali zájem o rozvoj firmy, nastal pravý opak. Byl ještě představen sportovní stroj Morini Dart, což byla celokapotovaná Cagiva s motorem Morini 350 a následoval útlum (tedy stejný příběh jako Cagiva a naše ČZ). O nový motor z dílny Lambertiniho firma nejví zájem a konstruktér odešel do Piaggio. Továrna zavírá brány v roce 1993, zbytek Excaliburů je vyroben jinde.

## Nová doba

Teprve na přelomu milénia se začala situace obracet k lepšímu. V roce 1999 koupila značku Moto Morini společnost Morini Franco Motori Spa., což byla motorárna, která vyráběla motory pro celou řadu skútrů, mopedů, ale také třeba tříválce pro Benelli Tornado. Založil ji v roce 1954 Franco Morini, synovec Alfonsa Moriniho.

V roce 2004 se stalo to, v co doufal málokdo: Byl představen nový motocykl Moto Morini Corsaro 1200. Navíc, srdcem stroje byl mohutný motor Bialbero CorsaCorta 87°, V-twin z dílny samotného Franca Lambertiniho! Značka tedy nejen že se vrátila do rodinných rukou, ale navázala spolupráci s konstruktérem, která stojí za slavnými modely značky. Bylo těžké nepřát takovému projektu úspěch. Zvláště když „Korzár“ nebyl žádný podržtaška, ale s agresivním designem, agilní geometrií a mocným motorem o výkonu 140 koní skočil mezi konkurenci jak tygr mezi kuřata...

Po základním Corsaru následují modely 9 1/2 s méně agresivním designem a menším motorem, Corsaro Veloce, 1200 Sport, 1200 Avio a Scrambler - mnohem dříve, než začala dnešní scrambler mánie. Později přišlo také velké enduro Granpasso.

V roce 2009 se však firma znovu dostala do finančních problémů a vyhlásila likvidaci. O tři roky později však, posílená o kapitál nově vzniklého vlastníka, znovu rozjela výrobu Corsarů a dalších modelů. Fabrika se přesunula z Bologni do Trivolzia (jižně od Milána), kde probíhá výroba s vysokým podílem ruční práce. Motocykly Moto Morini získaly na exkluzivitu. Dnes se vyrábí malé série motocyklů a zákazník má možnost individuální specifikace svého stroje. Jeho dokončení se pak může účastnit přímo v továrně.

## Corsaro 1200 Veloce

Testované Corsaro je z řady, která se doprodává. Novější Corsara mají jinou masku, radiální třmeny brzd, jinou palubní desku a hlavně splňují normu Euro4.

Design Corsara je dechberoucí. Designer a architekt Luciano Marabese (bohužel již zesnulý) vytvořil ve stejné době motorky jako je Moto Guzzi Centauro, Griso, V11 Cafe Racer, má v portfoliu zásadní redesign Triumphu Speed Triple (2005) a řadu dalších úžasných strojů. Corsaro je nejspíš jeho nejagresivnější kreací. Z každé křivky je patrná dynamika a divokost, přesto nejdou proti sobě, a výsledek má jistou dávku elegance. Nízko posazený podmračený „pohled“ světlometů pod skrovným štítkem v kombinaci s vysoko posazenou záďí připomíná šelmu připravenou ke skoku. Náročný mnohavrstvý hluboký lak svědčí o pečlivé ruční práci talentovaných lidí, k exkluzivnímu stroji to patří. Méně už skládané hadice vedení chladicí kapaliny, ale to je nepodstatný detail.

Aktivní jízdní pozice na vysokém sedle, dává tušit, co se bude dít po nastartování. Sedlo umožňuje posouváním měnit pozici, pozadí jezdce není fixováno



do „jediné správné“ polohy. Jezdec sedí v přední části stroje, jak se na moderní roadster sluší, široká řídítka skýtají pocit dokonalé vlády nad strojem. Palubní přístroj se štítkem je při jízdě mimo zorné pole, což ještě umocňuje dojem rychlosti.

## CorsaCorta

Motor ihned po nastartování dává tušit svůj potenciál. Již tak působivý zvuk dvouválcové dvanáctistovky je zde umocněn laděnými výfuky Akrapovič a dojem je opravdu silný. Motor potřebuje trochu zahřát, chlad (v době testu cca 12° C) mu nesvědčí. Řadím za jedna a vyrazím z města ven. Jako u všech velkých dvouválců, i tady je ovládání motoru v režimech s málo otevřenými velkými škrtkami klapkami velmi málo progresivní. Korzování po městě není silná stránka této šelmy, a pod 4 500 otáček celkem cuká. U novějších kusů už je motormanagement naladěný líp, nicméně potulování po městě není doménou žádné šelmy.

## Adrenalin

Po okresech za městem lze teprve motor řádně roztočit... A je to divoch tento CorsaCorta... táhne zběsile, snaží se přední kolo dostat do vzduchu kde to jen jde. Působí silnějším dojmem než je oněch papírových 140 koní. Zátah přitom nepostrádá lineárností. Co překvapuje, je absence nepřijemných vibrací.

Cítíte, že jedete na dvouválci, ale ten je neskutečně dobře vyvážen.

Motoru zdatně sekunduje hydraulicky ovládaná spojka a přesná převodovka. Její ovládání nemá nijak radikálně krátké dráhy, ale funguje naprosto spolehlivě a jemně. Na členité cestě se ukazuje, že spolupráce motor-spojka-převodovka funguje naprosto precizně. Stejně dobře pracuje podvozek: Jeho poměrně krátký rozvor a ostrý úhel vidlice slibuje hodně agility a živosti. Skutečně, rychlé změny směru, překlápění ze zatáčky do zatáčky je s Corsarem velká radost. Řízení je přitom naprosto přirozené a intuitivní. Vynikající je sladěné přední vidlice Marzocchi a zadního tlumiče Sachs. V zatáčkách neodskakuje, guma se příkladně drží asfaltu. Podvozek poskytuje pevnost a když je potřeba i pohodlí na horších cestách. Žádná kamenná bestie. Snadno byste uvěřili, že máte pod sebou komponenty Öhlins...

Není tu žádné ABS, žádná kontrola trakce, dokonce ani mechanický tlumič řízení. Tahle motorka není pro začátečníky. Toho, kdo umí, má rád sportovní jízdu a aktivní řízení, toho korzár musí uhrnout... Skvělý stroj, ze kterého jde poznat nesmírná péče, kterou mu věnovali při výrobě i při vývoji a ladění. Dejte mu možnost jet rychle a on rozvine své schopnosti a nadchne. **G**





# Jak na off-road

**Jezdění mimo zpevněné cesty má svá specifika. O několika z těch základních promluvil náš kolega JOSEF KULHAVÝ, jinak také bývalý motokrosový vice mistr světa juniorů, několikanásobný mistr ČR, mistr Evropy z roku 2003 a také mistr Evropy v cross country z roku 2012.**

## POSTOJ NA MOTORCE

Dost rekreačních jezdců jezdí s nataženými rukama a nohama... je to pohodlné, ale taky nebezpečné, protože nestihne zareagovat. Závodníci a zkušení jezdci jezdí v poloze, které říkám nahrbená kočka. Jezdec je neustále ve střehu. Nohy jsou pokrčené, spíše na špičkách, motorka se vede koleny, ruce jsou na řídítkách volně. Hodně lidí si myslí, že je potřeba mít sílu na to, abyste motorku udrželi, což je nesmysl. Ruce se spíš jen opírají. Postoj musí být takový, aby tělo mohlo pořád pružit. Na patě může noha sjet dopředu a nepružít tolik.“



## OČI

Člověk se musí koukat tam, kam chce jet, protože kam se dívá, tam jde i hlava a tam jede i motorka. Když se jezdec správně dívá, motorka se do zatáčky mnohem lépe skládá. Když položí hlavu do náklonu, položí se i tělo a s ním i motorka. Pokud jezdec v zatáčce hlavu narovná, narovná se i tělo a může třeba hned vypadnout z koleje.“

## PRSTY NA PÁČKÁCH

Je potřeba mít prst pořád na spojce a brzdě. To je hlavní rozdíl oproti jízdě na silnici. V krosu jsou díry, nerovnosti, motorka se může kdykoliv splašit a člověk musí být připravený zareagovat, přimáčknout si spojku. Pokud má všechny prsty kolem rukojeti, ta desetina sekundy než natáhne prst, může být zásadní. V terénu je potřeba být pořád ve střehu.“



## TĚŽIŠTĚ

Při dojezdu do zatáčky jde těžiště dozadu, tlačí na zadní část motorky. Při výjezdu jdete naopak dopředu, aby se nezvedalo přední kolo.“



Bláto není špína,  
ale zábava!

## PRACOVAT SE SPOJKOU

Na silniční motorce člověk spojku používá na rozjezd a při řazení a někdy ani to ne. U krosové motorky se spojka používá pořád, neustále. Špatně podřadíte, hned si díky spojce upravíte výkon na kolo, používá se ve skoku, v zatáčce když máte vyšší rychlost, aby se motorka sebrala... se spojkou se pracuje pořád. Je to umění s ní laborovat. V době dvoutaktů se spojka používala ještě 3x více než dnes...“



## STOPA

Pokud jsou na trati vyjeté drážky, ať už jsou jakkoliv rozbité, vždy je rychlejší jet v nich. Schopnost jezdit v drážkách je zásadní. Důležité je taky naučit se plynulost. Najíždět zatáčku zvenku, brát ji na střed, vykrúzovat... Plynulost je nejrychlejší. Kdo to zapichne, otočí kolem nohy, hodně ztrácí. Cestám, kde jsou traktorové stopy, je lepší se vyhnout. Bývá to tvrdé a nedá se v tom pořádně jet.“



## SKOKY

Je dobré se naučit skákat. Vždy je rychlejší skočit. Když máte nějakou lavici, mnoho lidí skočí na dvakrát. Je to časově špatně a fyzicky taky. Je tam více zbytečných pohybů. Navíc je to nebezpečné, někdo vám může skočit na záda... Nakonec každý zjistí, že přidat na hraně trochu víc plynu, je vlastně strašně jednoduché a neunaví to. Ve vzduchu je důležité nebyť strnulý. To je úplně špatně. Je potřeba regulovat motorku ve vzduchu. Když jde jezdec hodně dozadu, pomůže přimáčknout zadní brzdu, ale zase ne moc, protože by se mohl zastavit motor. Je třeba u toho vymáčknout spojku. Naopak, když vás to kopne na zadek, je potřeba přidat plyn doplna, aby se zadní kolo roztočilo a narovnálo vás.“



## POVRCH

Na písku nebo blátě je motorka pořád neklidná, tancuje do strany, zavírá se, takže tady obzvlášť musí být zadní kolo pořád v záprahu, aby vás to táhlo ven. Těžiště se posouvá co nejvíc dozadu.“ **G**





Ducati Multistrada poblíž Lago di Pavlov



Triumph Street Triple na Lipně

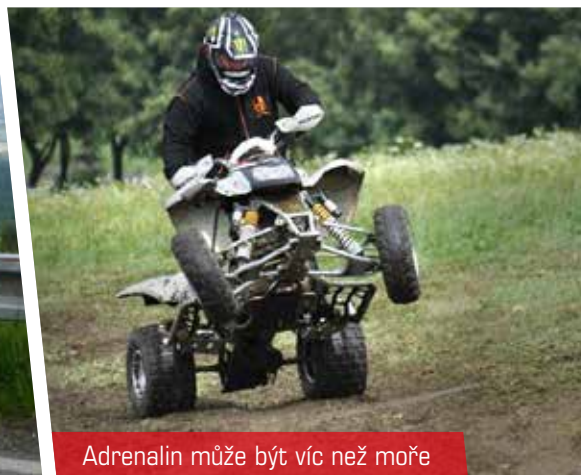
## Hřejivé vzpomínky na léto

S končící sezónou ukládáme vzpomínky do paměti a fotky archivujeme někam do hloubi harddisků, ale našli se i takoví, kteří se s námi o pár momentů z dovolené podělili. Představujeme výběr několika z nich a autorům posíláme s díky i menší dárek.



Zanedbaná Yamaha XS s německou značkou v hloubi Itálie

XJR1300 v okolí Ještědu



Adrenalin může být víc než moře



# COMMANDER

Nová sportovně-cestovní víceúčelová přilba z nejlepších dostupných materiálů určená pro většinu jezdců

### HPC skořepina

- High Performance Composite (karbon, kevlar, sklolaminát)

### Ventilace

- Efektivní systém odvětrání

### Plexi

- Extra široký zorný úhel
- Sluneční clona
- UV filtr
- Tmavé plexi součástí balení
- Ochranná vrstva plexi proti poškrábání

### Ochrana brady

- Bradový deflektor součástí balení

### Zapínání

- Bezpečnostní zapínání řemínku pomocí DD kroužků

### Hmotnost

- ± 1 400 g

### Výstelka

- Plně odnímatelná a prátelná výstelka
- Materiál nové generace SANITIZED
- Prodyšná a hypoalergenní
- Velký důraz na bezpečnost, pohodlí a ergonomii vnitřku přilby



**Cena: 8 397 Kč (312 EUR)**

Geny jsou maloobchodní s DPH





**T**radiční jízda gentlemanů na klasických strojích je součástí mezinárodní dobročinné akce, jejímž smyslem je boj proti rakovině prostaty. Přes nepříznivou předpověď počasí se slušná skupina strojů sešla i v pražských Holešovicích. V klubovně Klasick Wheels tu pro účastníky hrála kapela, bylo připravené občerstvení a pro případ deště zastřešené prostory.

Kolem poledne se mužně stylizovaní pánové posadili na své café racery, scramblery, klasiky, choppersy a další nemoderní stroje a vydali se na spanilou jízdou Václavským náměstím. **G**



Klasické stroje mužných jezdců



Panovala pohodová atmosféra



Café racery, scramblery, bobbery, choppersy, klasiky...



Závěrečné focení

Spanilá jízda Václavským náměstím pro velkou věc



## Pepa „Sršeň“ Šiler:

# Potřebuji rychlost, ale nikdy nejdu přes svůj limit

**Vede vlastní úspěšnou motoškolu, podílí se na motoškole na brněnském okruhu, testuje motorky pro televizní pořad Autosalon. Charismatický jezdec se z ničím moc nepáře, ale za sebou má stovky lidí, kteří díky němu jezdí výrazně lépe, bezpečněji a s větším požitkem.**

### Jezdíš, jako by ses narodil s řídkama v ruce, bylo to tak nějak?

Můj děda měl dvaapůli péraka. Mě bylo sedm let, vzal mě někde na pole, tam mi všechno ukázal, vysvětlil, a říkal mi „dokavaď se nebudeš umět rozjet a zastavit, tak na tebe prdím“. Já jsem se rozjel, spadl, děda mi dal pohlavek, zas jsem se rozjel, spadl... až do té doby, než jsem se dokázal sám rozjet a zastavit. To byl ten prvotní impuls, kdy jsem přičichl k motorkám.

Pak se to přesunulo do doby puberty, kdy jsem si pořídil svoji motorku, byla to rovnou dvěapůle – Pionýra jsem nikdy neměl – a začal jsem jezdit pole, louky, byla to hrozná rebelie, protože jsem do svých 17 let na silnici jezdil bez papírů. Pak přišla vojna, zdrhání z kasáren za motorkama, pak trochu útlum.

### Jaké si měl v té době motocyklové sny?

Vyrůstal jsem na tom, že Harley Davidson je nejvíc. Easy riders, Hell's Angels a tak. Začal jsem předělávat starý Jawy, a později kamarád mi půjčil Harleje - a byl jsem z toho úplně v rauši... Harley Davidson, počůraná vesta... to dnes lidi úplně nepochopí. To mě drželo tak 3 roky, pak mi kamarád půjčil Yamahu FZ 750... Ty vole vyjel jsem na tom a zjistil, že motorka jede a zatáčí... Harley šel pryč a začal jsem se věnovat ježdění trochu jinak.

### Co kaskadérství?

Další zlom v životě nastal když se mi do ruky dostala videokazeta Garyho Ro-

thwella... anglána, který ujel 30 metrů po předním kole... z toho jsem byl v prdeli, koukal na to a šel jsem to zkoušet. První půlrok to po předním šlo, po zadním to šlo, ale nedokázal jsem řídit. V té době nebyl žádný YouTube, zkoušel jsem rok, rok a tři čtvrtě, pak to začalo jít, nabalilo se kolem mě pár kámošů, kteří to začali zkoušet, a začali jsme na srazech za buřtu jezdit první kaskadérský show... to byly takový spartánský doby...

### Padal si hodně v té době?

Né, fakt ne, dodneška se mě lidi často ptají kolikrát jsem spadl... dvakrát na okruhu a jednou na silnici. Já jsem nikdy na motorku nesadl s tím, že spadnu. Někteří říkají, že jsou jen motorkáři, kteří spadli a ti, kteří spadnou... To jsou takový kecy... V životě bych se neoblík do kombinězy s tím, že spadnu. V první řadě chci mít perfektně připravenou motorku. Perfektně. Když vidím v jakém stavu mají lidi motorky, tak se nedivím že padají. Všichni tady řvou Besip, jak zamezit nevhodnosti motorkářů... já říkám běžte po technickém stavu. Zajímalo mě, co všechno projde na technické, tak jsem jednou vytáhl brzdové destičky a vylil olej z tlumičů a šel na technickou.

Dvě zásadní věci, které člověka na motorce ohrožují na životě... No a já jsem prošel! Frajer se zajímal, jestli mám éčka na zrcátkách, na výfuku, na gumách, ale že by se třeba zeptal, jestli je mám dobře nafoukané, to ne. Stupidní. 80% motorek by na cestách nemělo co dělat... Vzít si pumpičku a dofoukat správně gumy, to je největší servis v Čechách. S instruktory v motoškole se občas divíme, že k nám ty lidi vůbec dojeví.



### Zpět ke kaskadérství... trénoval jsi všechny ty kousky a říkáš, že si u toho nepadal??

(smích) Ne... spadl jsem jednou, to jsem stál na nádrži a byl jsem si tak strašně jistý, že jsem to zkusil v provozu, hrozná sranda, zkusil jsem to na jedné noze, ta mi sklouzla, já jsem spadl a brutálně si zlomil klíčku, která vylezla skrz kůži. Jednou jsem spadl s Pavlem Hanzlíkú, dnes nebožtíkem, který mě dostal do velké kaskadéršiny, spadl jsem na oleji v Maďarsku na předním kole ve 180... jinak ne.

### Na co z kaskadérské doby nejvíc vzpomínáš?

Největší zážitek byl mistrovství světa ve stuntridingu v Bechyni. Rok před tím jsem jel sedm světových rekordů a bylo to rok po tom, co mě čelně trefilo auto, jezdil jsem s berlema přivázanýma šňůrkou na zádech... Dozvěděl jsem se tehdy, že někdo zajel po předním kole 160 metrů. Strávil jsem dva měsíce v kuse denně na letišti tréníngem a za ty dva měsíce jsem po předním kole ujel 280 metrů. No a v Bechyni se sešli

Portugalci, Brazilci, Angličani, včetně Kevina Carmichaela, který držel zmíněný rekord. Vyjel jsem a v první jízdě jsem rekord překonal asi o 150 metrů. Ohlídl jsem se a vidím, jak všichni ti frajeři řvou a skáčou do vzduchu. Dal jsem to 2 krát, 3 krát, 4 krát a odjel. Tehdy jsem měl s sebou 25 plakátů, které jsem si nechal za 25 korun jeden vytisknout. Přišel Kevin Carmichael, vzal si jeden plakát, nechal si ho podepsat a dal si ho za čelní sklo svého kamionu v barvách Triumph...

### Pak jsi spolupracoval s Yamahou...

Pak se to rozrostlo, jezdil jsem show při moto GP a při MS superbiků. Všimla si toho Yamaha, protože jsem jezdil na jejich motorce, a začali mě podporovat. Poprvé jsem jel do Prahy k zastoupení, kde vybalili novou motorku a řekli „Pane Šiler, to je pro vás...“ Rozjelo se 7 let spolupráce, než přišla krize, Yamaha šla do kopru a ozval se Triumph. Už tehdy mě oslovil Ondra Lelek, výborný okruhový jezdec, že uděláme motoškolu. Bohužel, Ondru zabil nepozorný řidič, tak bylo

na mých bedrech motoškolu připravit. Tím pádem šlo kaskadérství na druhou kolej.

### Nechybělo ti to?

Upřímně, už mě sralo dělat šaška pro lidi. V momentě, kdy jsem jezdil nějakou akci pro Mercedes Benz, jsem se přistihl, že jezdím po předním kolem těch pupíků a bečím na ně jak ovce a oni mi za to tleskali. Moderátor za mnou přišel „co blběš vole, to jde slyšet“. V ten moment nastoupila motoškola a snažil jsem se své zkušenosti předávat lidem. Pak jsem si udělal motoškolu ježdění na silnici.



### Jak motoškola začala?

Jednou se kamarád ptal, proč neučím lidi a dal mi nabídku: „Dokážeš naučit, dokážeš to předat a dokážeš vidět problém člověka. Ty mě naučíš jezdit a já ti postavím web. Když to budeš dělat dobře, za rok budeš mít vyprodáno...“ Jasně... první rok se přihlásili dva, tři lidi, koncem prázdnin najednou 10 lidí... teď mám na rok dopředu obsazeno. Daří se skvěle, 60% lidí jezdí ze zahraničí, máme plno, uvažujeme o založení pobočky venku.

### Děláš nějakou propagaci?

Nejlepší reklama pro každého, kdo něco dělá dobře, je ten člověk, který projde projektem a je spokojený. Neměl jsem nikdy žádnou reklamaci. Nejsem zastáncem agresivní reklamy, nechávám lidi, ať si to řeknou sami. Když přijde chlap a po kurzu mi řekne, že se za 32 let co má motorku na ní konečně pořádně svezl, mám pocit že dělám něco dobře. Byla u mě třeba skupina lidí den potom, co se vrátili z Grossglockneru. Po tom co prošli kurzem si všichni vzali dovolenou a vyrazili tam znovu...

### V čem jezdci nejvíc chybují?

Oči a pohyb. V momentě, kde máš dobré informace z motorky, děláš chybu ty. Hodně lidí se furt dívá pár metrů před sebe. Když se díváš 20 metrů dopředu, štěrka uvidíš dlouho dopředu a nelekněš se. Když je motorka dobře připravená, zvládne projet bordel, aniž bys cokoliv udělal. To je základ.

### Co tě na tom baví? Vrátil ses z kurzů a stejně se ještě jedeš projet na své motorce...?

Musím přiznat, že i když jezdím okruhy na nějaké úrovni, nebaví mě. Pro mě je nejvíc, když přijdu, skočím na svého Thruxtona a jedu se rychle svezl tady po Šumavě a Německu. Potřebuji rychlost, ale nikdy nejdu přes svůj limit. To je moje priorita. To mě baví, ale tím se i dál učím. **G**





# Pořádný moto vercajk

Kolikrát jste se zasnili, třeba když jste se klasickým nebo automobilovým nářadím pokoušeli například vyměnit futra ve vidlích, prokluzující spojku, nebo jen svíčky - jak by bylo skvělé mít na tohle všechno speciální motocyklové nářadí...

**N**ení potřeba dlouze snít: Právě přichází značka Bikeservice, která respektuje unikátní specifika opravy a údržby motocyklů a motocyklové nářadí převádí do té nejfunkčnejší možné podoby. Čerpá z více jak 40 leté praxe výroby nářadí pro nejrůznější automobilové, ale i motocyklové výrobce (Aprilia, Audi, Mercedes Benz, BMW, Ducati, Ford, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Suzuki, Toyota, VW a Yamaha). To, co máte doma ve svém Fordu nebo Hondě, pochází dost možná právě z tohoto zdroje, protože dobré nářadí by mělo být jednoduché, silné a dobře fungující. Nově tedy nabízíme nářadí a speciální dílenské přípravky následujícího zaměření:

- RUČNÍ NÁŘADÍ
- ELEKTRO
- VSTŘIKOVÁNÍ A KARBURÁTORY
- MOTOR
- SPOJKA A PŘEVODOVKA
- TLUMIČE A ŘÍZENÍ
- KOLA A PNEU
- ŘETĚZ



## SYNCHRONIZÉR KARBURÁTORŮ

- Tester pro měření podtlaku v sání
- 4 přesná měřidla, každé se svou otočnou regulací podtlaku

Kód: M016-011

**Cena: 3 618 Kč (133,92 EUR)**

## SADA PRO MONTÁŽ PÍSTNÍCH KROUŽKŮ

- Pr kroužky o průměru 35 - 111 mm
- 2 kleště
- S pásovými přípravky na stlačení pístních kroužků

Kód: M016-021

**Cena: 2 111 Kč (78,16 EUR)**



## ODVZDUŠŇOVACÍ SADA

- Sada pro odvzdušnění brzdové kapaliny
- Včetně vakuové pumpy

Kód: M016-121

**Cena: 2 056 Kč (76,08 EUR)**

## MĚRKY NA VENTILOVÉ VŮLE

- Kónické zakončení
- Popisy tloušťky

Kód: M016-026

**Cena: 119 Kč (4,38 EUR)**



## NÁDRŽ NA VYPOUŠTĚNÍ OLEJE

- Plast, 4 l

Kód: M016-184

**Cena: 327 Kč (12,11 EUR)**

Uvedené ceny jsou maloobchodní včetně DPH



# Nejširší sortiment **Tourmax** v ČR

Na díly značky **Tourmax** sází velká japonská čtyřka výrobců motocyklů a nyní na ní můžete vsadit i vy.

**J**méno Tourmax je ve světě pojem již od roku 1972.

Za posledních 20 let se zapsalo pod kůži i motor-kářům v České Republice jako synonymum prvovýrobní kvality - však také řada motorek vyjíždí s těmito díly rovnou z vrat japonských továren.

Zpočátku se jednalo o relativně úzký sortiment spojkových sad, ložisek do krku řízení a sad simeringů a prachovek či pouzder pro přední tlumiče, ten se však brzy rozrostl v komplexní nabídku dílů pro celou motorku. Fyzicky se nejedná o jeden výrobní závod, ale o výrobní značku, pro kterou vyrábí několik desítek prvovýrobních subdodavatelů velké japonské čtyřky, kteří jednoduše vyrábí vedle sebe jak část věcí do prvovýroby, tak část s logem Tourmax.

Tourmax, to jsou jednoduše díly vyvíjené a vyráběné lidmi, kteří mají více jak 25letou praxi s vývojem a výrobou motodílů pro přední japonské značky. Díly, které než opustí závod, musí podstoupit striktní výstupní kontrolu. V řadě hledisek překračují kvalitu prvovýroby.

Stali jsme se členy úzké skupiny partnerů, kteří spolupracují přímo s japonskou centrálou. Nabízíme v ČR nejširší sortiment značky Tourmax přímo z Japonska. Aktuální katalog má přes 300 stran a nabídku stále rozšiřujeme.



### Aktuálně nabízí následující sortiment Tourmax:

- Simeringy, prachovky a pouzdra přední vidlice
- Sady ložisek a simeringů klikové hřídele
- Sady ložisek a simeringů středů kol
- Ložiska do krku řízení
- Písty pomocného spojkového válce
- Opravné sady hlavního či pomocného spojkového válce
- Opravné sady brzdového třmenu
- Opravné sady brzdového pístku
- Opravné sady brzdového válce
- Opravné sady kyvné vidlice
- Čidla teploty vody, tlaku oleje, neutrálu, ventilátoru chladiče, termostaty
- Těsnění vodní pumpy
- Ventilové podložky



Více na [www.aci.cz](http://www.aci.cz) nebo [www.aci.sk](http://www.aci.sk)

## NEJSTE NA TO SAMI!

Když se věnujete zákazníkům, nebo jejich strojům, nemůžete stát u vchodu a navigovat nové zákazníky. To nejde, víme. Jenže Olina může...

Připravili jsme proto tuto „instantní hostesku“, která před vchodem do vašeho podniku vždy kolemjdoucím ochotně poradí, kde je tu servis se šikovnými mechaniky nebo obchod s kvalitním materiálem (případně jakékoliv další sdělení, které napíšete na ceduli).

Navigační ceduli máme ve verzi do exteriérů i kartonovou podobu pro použití v teple interiéru. Pokud máte o služby naší hostesky zájem, napište nám na [info@aci.cz](mailto:info@aci.cz) a dejte vědět, kterou verzi si přejete.

Ať slouží!



Ted' makám pro tebe!





Tip na vyjíždku:  
Šumavská cesta č. 39 na Lipno

## Detaily, které překvapí

**Třívrstvá bunda Ayrton Sting: 3 190 Kč (117,17 EUR)**

Ceny jsou maloobchodní s DPH



Neoprenové manžety



Poutko pro fixaci límce



Ventilační otvory

**AYRTON**  
MOTORCYCLE GEAR

Žádejte u vybraných prodejců. [www.ayrtonmoto.cz](http://www.ayrtonmoto.cz)