

V-Rocker

Ha EB idén nem is volt, de márciusban Mainz-ban ugyanúgy lezajlott a Custom Chrome Dealer Show. A motorszépségverseny közönségdíjasát mutatjuk most be Nektek, ami nem egy régi blokkos Harley. És nem is rendelkezik 2500 cm³-rel. A közönségnek viszont bejött a formavilág, és erre a motorra szavazott. Bár megjegyezzük, Udo Kohse, a motor építője a hazai pálya előnyét élvezte, ugyanis Mainz-ban született.



Első ránézésre a japán Zero építőműhely munkája is lehetne. Az ő védjegyük ugyanis a libanyakú váz-springervilla kombináció, és ők is szívesen használnak alumíniumot. A váz egyébként saját termék, akárcsak az egyrugós springer és a lakatosmunkák. Az első fék megoldása elsősre kissé zavarba ejtő. Tárcsafék van, de a kormányon kevesebb a kezelőszerv, mint campingsajtban a sátorvas, vagyis nyilván a hátsó fékmunkahenger mozgatja. De nem. Elárulom: a baloldali markolat elfordításával, egy bowden segítségével

lép működésbe a jobb oldali villaszáron lévő fékmunkahenger, ami a tárcsafék felé továbbítja a nyomást. Baloldalt pedig kéziváltó és lábkluplung színesíti a hétköznapijainkat, de ezen már semmi meglepő nincs.

Hátrafelé haladva a rögtön szemet szúr a dupla beöntös osztott tank. Az alakja és nem egyszerű kategóriába tartozik, és ha a Grammy-díjat nem csak zenei-, hanem fémlemezek készítőinek is osztogatnák, Udo

biztos nyertes lenne. Hogy miért van két beöntő, az tisztázatlan, mivel a tank rendelkezik átfolyóval, rögtön négygel is, hiszen a középső süllyesztés miatt mindent össze kell kötni mindennel. Ami durva, hogy a tank olyan közel van a szelepfedelekekhez és a karburátorhoz, hogy a szívató felett egy kis kivágást kellett a tankba rakni, hogy felhessen azt húzni.



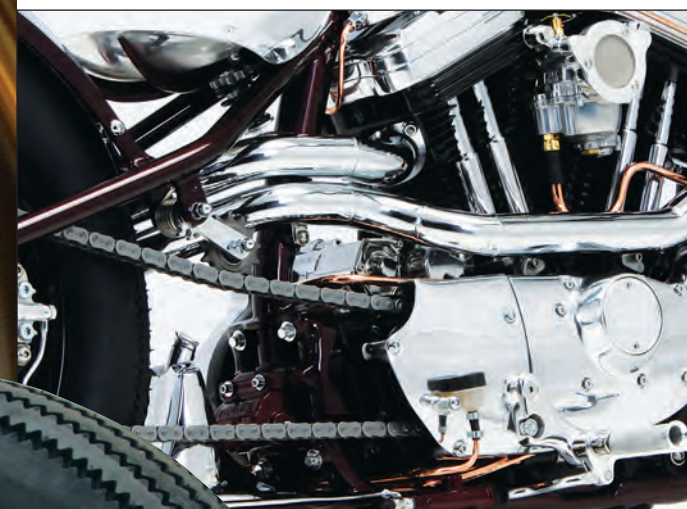
A blokk egy 1200 cm³-es Sportsteré és valami csoda folytán nem távolították el a kihajtás és a vezérmű fedél részét. Ez valami érthetetlen okból kifolyólag minden motorépítő első lépése afelé, hogy a spori blokk jobban hasonlítson a big twin-ekre. De miért is kellene valami másra hasonlítania, mint ami valójában?!

A táplálásáról egy S&S Super E karburátor gondoskodik, a légszűrősről pedig...nos valami acélháló ami feltehetőleg nem sokkal kisebb lyukakkal rendelkezik, mint egy szokványos drótkerítés.

A kipufogók hátrafelé indulnak, majd egy laza mozdulattal elfoglalják az olajtartály helyét, és átvágnak a bal oldalra. Az olajtartály így lekerült a hátsó kerék elé, ahol a trafó is helyet kapott.

A kihajtás 530-as lánccal valósul meg, és egy spirálrugós, láncerekes feszítő segít távol tartani azt a váztól. Mondjuk a megoldás elég amatőr. A feszítőket ugyanis nem ok nélkül szokták alulra rakni. Felül ugyanis olyan húzóerőt produkál a motor, hogy a feszítő egyből a végállásba koppan, és ezzel értelmét veszti.

Az ülés szintén jópofa dolog, ugyanis hidraulikus csillapítású,



Techno

A motor neve: V-Rocker 69

Építette: Udo Kohse, Bike Project

Tulajdonos: Udo Kohse

Váz: DoubleGoose libanyakú merevváz

Villaszög: 48 fok

Első villa: Bike Project springer egy rugóval

Blokk: Sportster 1200, módosítva

Karburátor: S&S Super E

Légszűrő: Bike Project

Kerék: 40 küllős alu H-D agyra fűzött 18-as felni

Első gumi: 18x4,50 Avon

Hátsó gumi: 18x4,50 Avon

Első fék: KT

Hátsó fék: SSC lánckerék fék

Tank, olajtartály: Bike Project

Kipufogó: Bike Project, rozsdamentes

Ülés: Bike Project, alumínium

Fényezés: Bike Project



állítható feszességű biciklirugó gondoskodik a kényelemről, miközben a sima fémlemezen ülünk, a zacsit pedig kiálló csavarok ápolgatják.

Az akkumulátor a legritkább esetben éke egy motornak, itt azonban különösen szemet szúr. A szögletes doboz a hátsó kerék bal oldalánál ferdén elhelyezve enyhén szólva optikai környezetszennyezés, ez sokat ront a motor egyébként gyönyörű vonalain.

Az arányok amúgy nagyon jók, a két fekete kerék között nagyjából egyforma távolságra vannak a fekete hengerek, amik, ha függőlegesen nézzük, a fényes tank és a fényes forgattyúsház közé ékelődnek.

A Mainz-i buli közönségdíjas motorja.

*Szöveg: Roland
Fotó: Horst Rösler*



V-Rocker