

HOT ROD
melléklettel

169.



Blade ikrek

Zodiac show

A Lánc

Világutazó különszám:
Afrikában egy '39-es DKW-val
Wrong way round – merevvázassal a Föld körül
Japán utazó Magyarországon



ABBÓL KELL DOLGOZNI, AMI VAN

Hol vannak már a boldog nyolcvanas évek... Fűrészeltük, reszeltük a motorokat, sehol sem voltak még katalógusból megvehető alkatrészek, az eredmény sokszor menet közben alakult ki. Ja, és az ötlet, a terv nem az volt, hogy „ezt és ezt akarom”, hanem „ez van, mit tudunk belőle csinálni?” Ráadásul mindenki értett mindenhez, ez persze hozta magával a sok önjelölt motorépítőt, sok barátság ment tönkre egy-egy rossz helyre lecsapó flex nyomán.

Szegeden is volt ilyen motorépítő, aki miután magára vonta egy-két motoros haragját, elpárolgott a városból, maga után hagyva jókora adósságot meg néhány félkész vasat. Köztük volt ez a Kawasaki is. Azt már soha nem tudjuk, mi lett volna a végső cél, mindenesetre a hátsó ülés váznyúlványa már le volt fűrészelve róla, és feketére szinte-rezett vázzal várta a bizonytalan jövőt.

Ezerszázas a Kawa, 1982-es évjárat, az injektor-korszak előttről. Még szerencse, hogy legalább annak elektronikájával nem kellett törődni, egyszerűen nem fért volna el a megcsontkított motoron. Adott

volt a fekete szín, és az elhatározás, hogy használható vasat kell belőle készíteni. A levágott segédvázon kívül még egy átalakítás volt rajta: szélesebb kormánykiflik fogták a teleszkópokat, a munka minőségéből ítélve olyan műhelyben készült, ahol sietni kellett, nehogy meglássa a főnök a fuszást.

A félkész motort Gyapi, a tulajdonos áttolta a Lowlander Cycles-hez, hogy Nagy Misi kezdjen vele valamit. Adott volt a mattfekete, vágott váz meg egy tizenhatos hátsó kerék. Stílustizta lowridert már nem lehetett belőle kihozni, ezért Misi szabadabb kézzel dolgozhatott, nem kellett dogmákhoz igazodni.

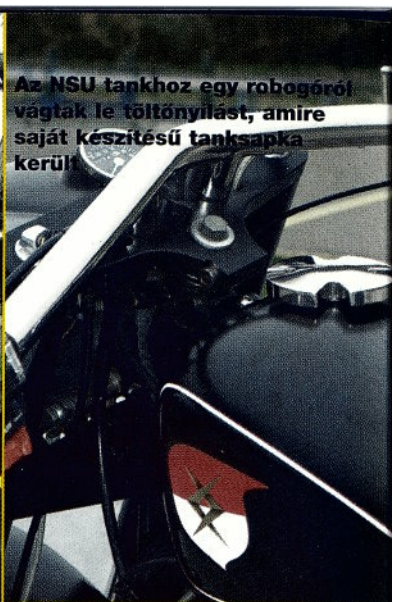
Új segédváz készült, az ülés végébe egy LED-soros lámpát épített, ezzel a hátsó rész problémáját megoldotta. Az ülés rövid, mögötte pedig nincs semmi, de annyira meredek, hogy arról hátra lecsúszni nem lehet, még akkor sem, ha izmosan gyorsul a Kawasaki.

A benzintartály öreg NSU-ról származik, de az alját a Kawa vázához kellett igazítani, és kicsit nyújtott rajta Misi, hogy szépen illeszkedjen





A máltai kereszt formája rengeteg apró lemezdarabból állt össze, amit tökéletesen kellett összehegeszteni és csiszolni



Az NSU tankhoz egy robogóról vágtak le töltőnyílást, amire saját készítésű tanksapka került



A tank alól kilógó hengercsőr izommotor benyomását kelti

HORGÁSZ



*A valódi hátsó sárvédő diszkréten simul a kerékre,
ha gumimintát festettek volna rá, senki meg nem
mondaná, van-e ott valami*



Wild

Magazin motorosoknak

az ülés vonalához. Más lemezmunka is akadt bőven, mert a Lowlandernél elvből nem szeretnek műanyaggal dolgozni, ami vasnak látszik, az vas legyen! Ezért például új oldaldeknit kalapáltak az ülés alá, az eredeti úgyis elveszett.

Olyan távol van egymástól a két villaszár, hogy nehezen találtak lámpát, ami arányosan nézett volna ki a kormány előtt. A guberálós módszer segített, ki tudja honnan került elő egy Simson Schwalbe lámpa, ami a burkolatával együtt már elég szélesnek tűnt. A ráhegesztett bordák pontosan illeszkednek a kormánykiflik közötti takarólemezhöz.

Az eredeti első sárvédő eltűnt, ráadásul érthetetlen okból a teleszkópról leköszörülték korábban a felfogatás helyét. Ezért nem volt elég új sárvédőt gyártani, hanem még azt is ki kellett találni, hogyan erősítsék fel a helyére.

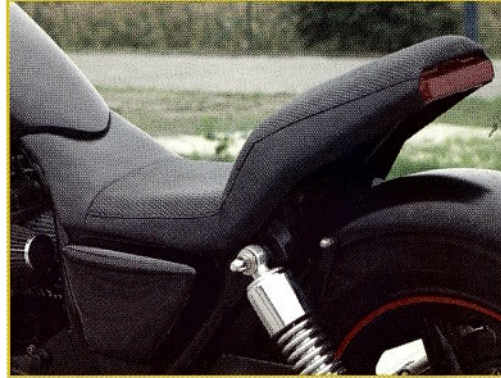
A mindennapi használhatóság miatt Gyapi ragaszkodott a hátsó sárvédőhöz. A kerékkal együtt mozog, csak milliméterek választják el a gumitól. A végét eltakarja a rendszám tábla, ettől olyan diszkrét, hogy a fotózáson észre se vettem, csak a képek nagyításakor láttam, hogy jó, ez hátul nem egy csupasz kerék.

A Kawasaki stílusát nem lehet meghatározni. Lowrider lehetne, de a keskeny hátsó kerék old school, az égbé törő hátsó ülés meg street-fighter. Az újragyártott múlt. Ilyeneket fűrészeltünk a hőskorban. Akkor, amikor nem a kiállítások miatt építettük a motorokat, hanem egyszerűen azt akartuk, hogy a saját képünkre alakítsuk azt, amit mindennap használunk.

Richard

Techno

Alapgép:*Kawasaki GPZ 1100 (1982)*
 Váz:*Rövidített gyári*
 Első kerék:*Kawasaki (100/90-19)*
 Hátsó kerék:*Yamaha XS (140/90-16)*
 Tank:*NSU (1934) átalakítva*
 Első lámpa:*Simson Schwalbe*
 Kipufogó:*Lowlander Cycles*
 Lábtartó, pedálok:*Lowlander Cycles*
 Tulajdonos:*Gyapi*
 Fényezés:*Geri*
 Építő:*Lowlander Cycles, Szeged*
 (Nagy Misi, Simon Géza, Átyim Zoltán)



A Simson lámpában halogénizzó és Volkswagen foncsor világít



A hátsó sárvédő első pillantásra fel se tűnik



Wild
Magazin motorosoknak