

Motocykle są bardzo ważną rzeczą w życiu Daniela. Właściwie wypełniają je niemal bez reszty. Pewnie dlatego nadał swemu customowi wiele mówiącą nazwę „Dream”.

TEKST: LECH WANGIN
ZDJĘCIA: AUTOR

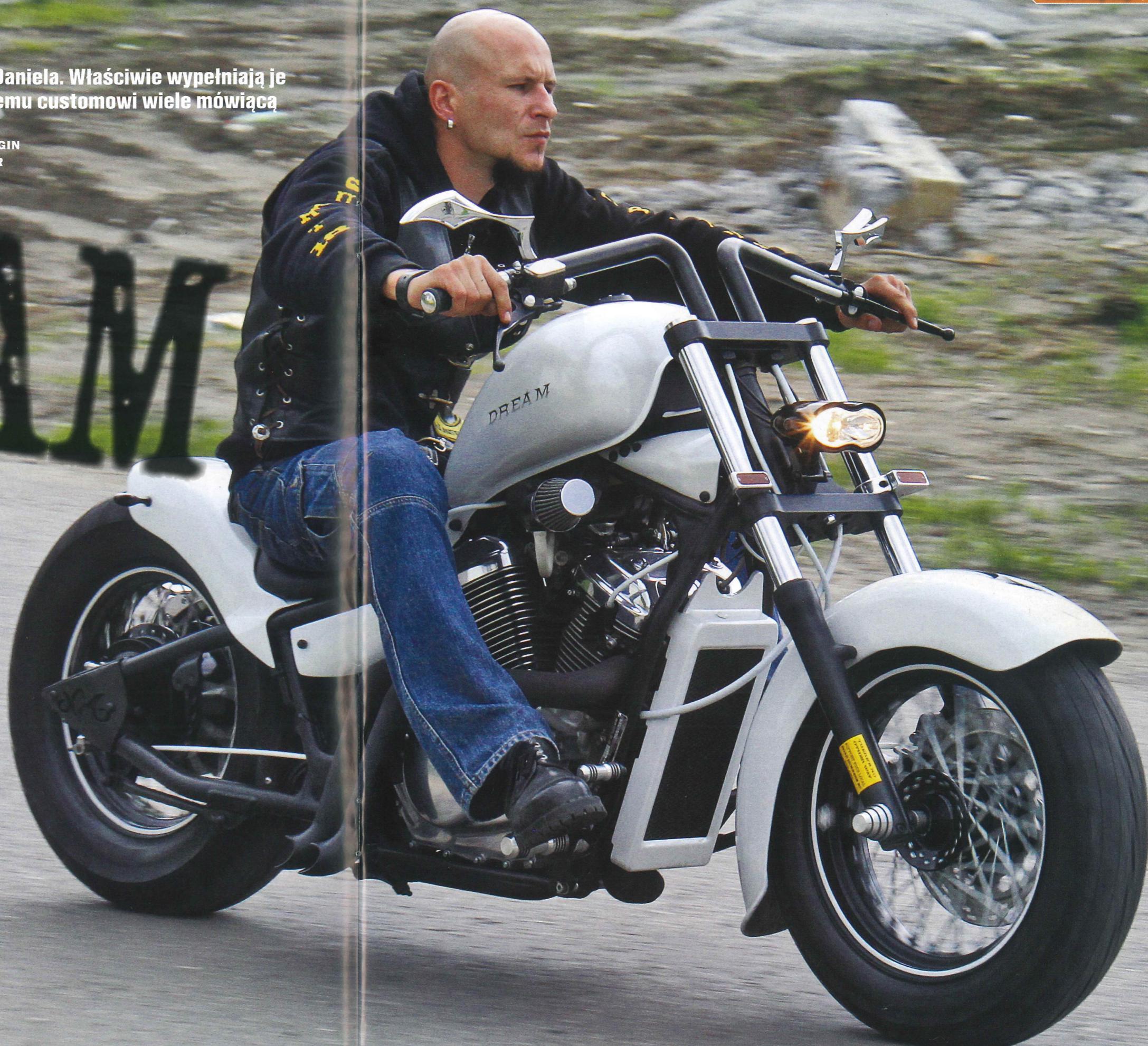
DREAM

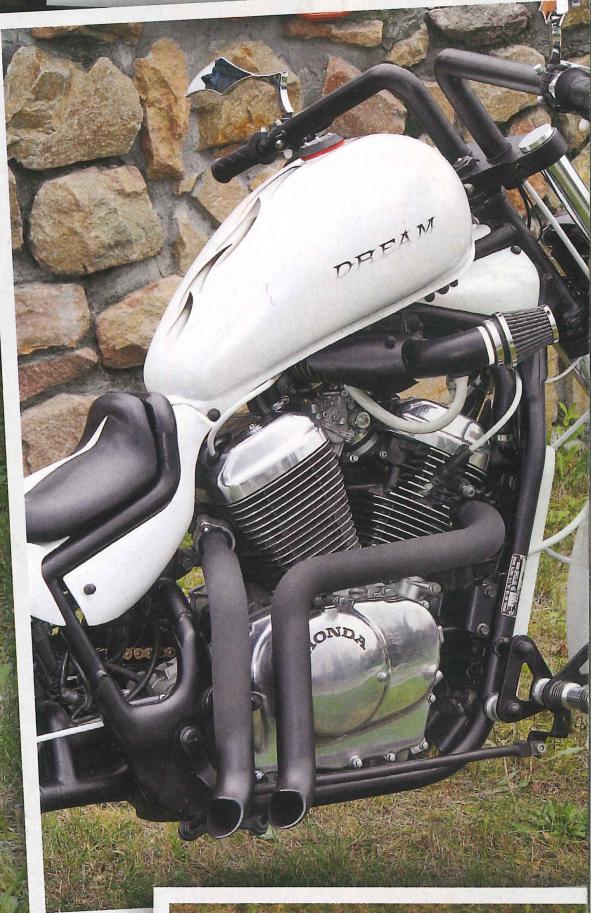
Daniel nie należy do tych motocyklistów, którzy zmieniają sprzęt jak rękawiczki. On bardzo przywiązuje się do swoich motocykli, a maszyny napędzane dwucylindrowym widlastym silnikiem zawsze były na pierwszym miejscu listy „must have”. Motocyklowego bakyla oraz zamiłowanie do mechaniki przejął w genach. Po skończeniu szkoły gastronomicznej Daniel szybko doszedł do przekonania, że wybór wykształcenia należy dopisać do listy błędów młodości i bez reszty poświęcił się motocyklowej pasji. Postanowił od razu rzucić się na głęboką wodę i wyjechał do Anglii, gdzie znalazł pracę w serwisie motocyklowym. Decyzja wyjazdu była spowodowana nie tylko chęcią większego zarobku i szybkiego usamodzielnienia. Wiedział, że w kraju o znacznie bogatszych tradycjach i nieporównywalnie bardziej rozwiniętym rynku motocyklowym szybciej nauczy się podstaw rzemiosła i nabędzie odpowiednie doświad-

czenie, by móc w przyszłości otworzyć własny warsztat. Początki nie były wcale łatwe. Zaczynał od sprzątania firmy i układania narzędzi. Stopniowo jednak powierzano mu coraz bardziej odpowiedzialne zadania, a jego praktyczna wiedza rosła z miesiąca na miesiąc. Po trzech latach spędzonych w Anglii wrócił do kraju z zamierem otwarcia własnego warsztatu motocyklowego w Wadowicach pod Krakowem. Tu też początki nie były łatwe. Musiał rozstać się ze swoją ulubioną, stuningowaną Yamahą Virago, by sfinansować otwarcie warsztatu.

SZEWC BEZ BUTÓW

Nie muszę chyba nikomu tłumaczyć, jak podle musi się czuć spieszony motocyklista. Od czego jednak ma się przyjaciół. To u nich stała od kilku miesięcy Honda Shadow 600. Motocykl miał być odnowiony, ale jakoś nic się w tym kierunku nie działo, więc Daniel dostał propozycję, by zrobić użytk z tej „nieruchomości”. Osiem miesięcy pracy przy starej Hondzie dało efekt widoczny na zdjęciach.





SILNIK HONDY SHADOW JEST JAK MŁOTEK BEZ TRZONKA – TRUDNO GO ZEPSUĆ

„Szadołka” stanęła na podnośniku. Ze względu na swoją prostotę ten lekki chopper bardzo przypadł do gustu Danielowi. Silnik szybko opuścił ramę. Wiwisekcja mechanicznego serca potwierdziła starą prawdę, że silnik Hondy jest jak młotek bez trzonka – trudno go zepsuć. Konieczna

polerowaniu wszystkich dekli i odświeżeniu gaźników, mały widłak prezentował się lepiej niż w dniu narodzin. W swojej pracy Daniel bynajmniej nie ograniczał się do przywrócenia życia zaniedbanej maszynie. Jego celem było nadanie Hondzie indywidualnego customowego wizerunku. Motocykl miał zwracać na siebie uwagę i przez to być wizytówką warsztatu. Zmiany w stosunku do oryginału nie

wydatnie obniżona. Lekkim modyfikacjom nie oparł się również wahacz – jego tylną część delikatnie przemodelowano. Z przodu pojawiło się mniejsze, ale szersze koło. Stosownie do tego trzeba było przerobić widelec. Lagi Hondy wstawiono w nowe, szersze półki. Według projektu Daniela lekki chopper miał się przeistoczyć w małego cruiser. Stosownie do tego założenia oryginalna kierownica

bezpośrednio do górnej półki widelca. Wewnątrz grubych rur kierownicy poprowadzono wszystkie kable, linki i przewody hydrauliczne, uzyskując tym samym pożądany „clean look”. W trosce o odpowiednio godne brzmienie silnik dostał nowy układ wydechowy, będący, jak wiele innych elementów, dziełem Daniela. Przerobiono również układ dolutu powietrza, wykorzystując stożkowy filtr

Daniel wyklepał z blachy nowe błotniki. Tylny łączy się płynnie z boczkami i zbiornikiem paliwa.

DANE TECHNICZNE

WŁAŚCICIEL

Daniel Koman - Virago Motocykle

PROJEKT:

Daniel Koman;

Wykonanie: Daniel Koman - Virago Motocykle; Czas budowy: 8 miesięcy

SILNIK: Typ: Honda VT 600 C

Shadow, czerwionowy, chłodzony

cieczą; Układ: dwucylindrowy, wid-

lasty; Pojemność skokowa: 583 ccm

Zasilenie: 2 gaźniki Keihin 34 mm

Filtr powietrza: stożek K&N

Układ dolahowy powietrza: Virago

Motocykle; Wydechy: Virago

Motocykle

PRZENIESIENIE NAPĘDU: Silnik-

sprzęgło: przełożenie wstępne kołami

zebataymi; Sprzęgło: wielotarczowe

mokre; Skrzynia biegów: 4-biegowa

Napęd tylnego koła: łańcuchem

PODWOZIE: Rama: podwójna, stalowa

Honda/Virago Motocykle

Zawieszenie przednie: widelec telesko-

powy Honda/Virago Motocykle

Podnoże i dźwignie: Virago

Motocykle; Blotnik przedni: Virago

Motocykle; Blotnik tylny: Virago

Motocykle; Zbiornik paliwa: Honda/

Virago Motocykle; Koło przednie:

pochodzenie felgi nie znane - opona

130/90-16; Koło tylne: Honda -

opona 170/80-15; Hamulec: z przodu

tarza Ø 296 mm z zaciśkiem

dwutoczkowym, z tyłu bęben

Ø 160 mm

WYPOSAŻENIE I OSPRZET

Kierownica: Virago Motocykle

Osprzęt kierownicy: Virago Motocykle

Manetki: Suzuki TL 1000/Virago

Motocykle; Reflektor: Aftermarket

Lampa tylna: Aftermarket; Lusterka:

Aftermarket; Kierunkowskazy: tył/

przed Aftermarket; Korek wlewu paliwa: Honda/Virago Motocykle

Instalacja elektryczna: Honda/Virago

Motocykle; Mocowanie rejestracji:

Virago Motocykle; Siodło: Virago

Motocykle; Malowanie: Grzesiek

(pracownia aerografu)

PODZIĘKOWANIA DLA: Hakena,

Sławka, Andrzeja, Grzeska i Grzesia

„Zygacza” dla: Magdy za

wyrozmiałość.



FURTHER! MAY CAUSE CUSTOMIZITIS!

stuff for your Milwaukee tractor: wwag.com

NEW PRINT CATALOG 2012 ORDER NOW

unięć przednią jego część. W uzyskanej w ten sposób wolnej przestrzeni Daniel ukrył elementy instalacji elektrycznej. Akumulator znalazł nowe miejsce w wykonanej z „nierdzewki” skrzynce mieszczącej się przed tylnym kołem. By obniżyć syl-