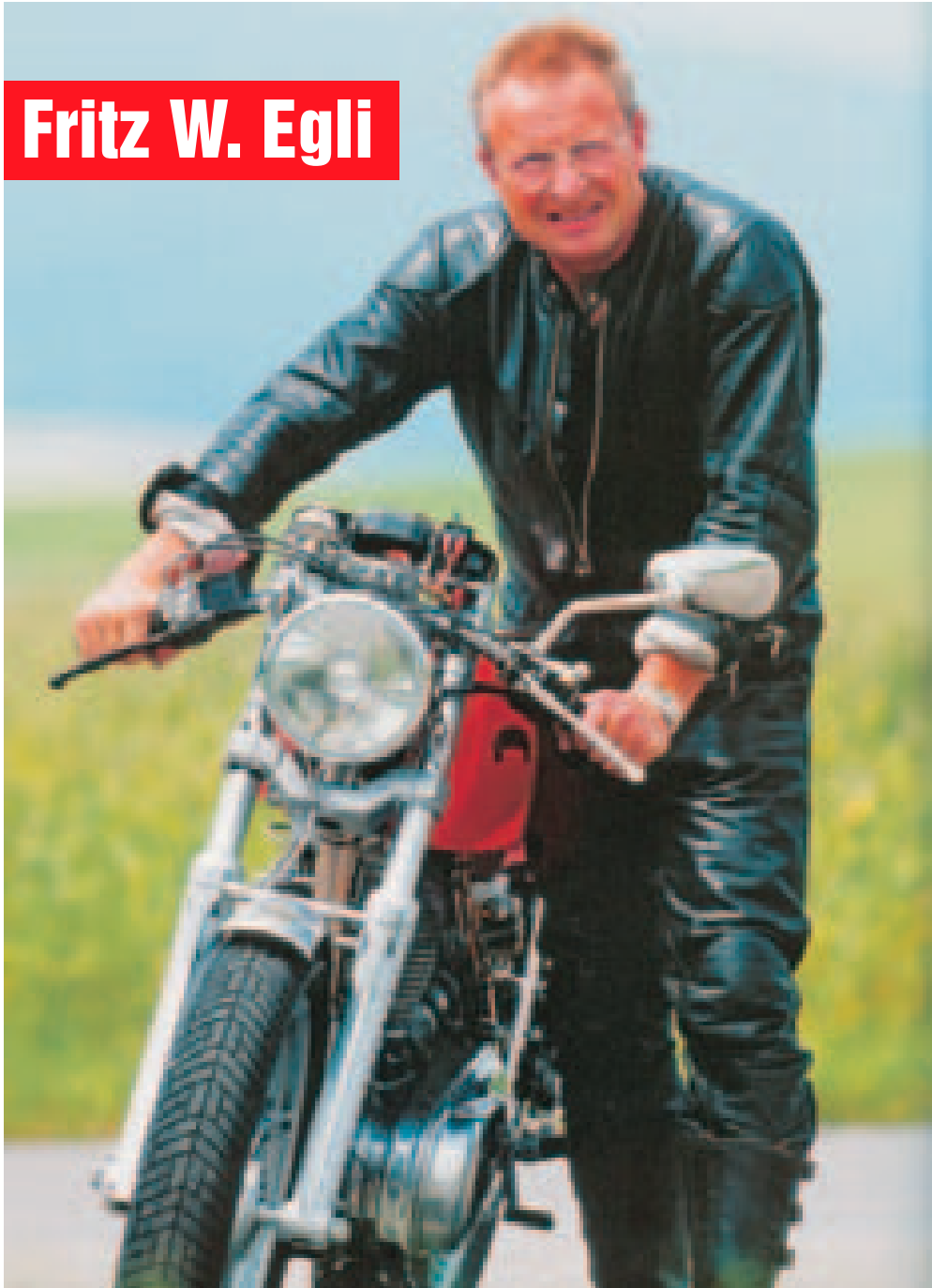


Rytíř v červené zbroji

Fritz W. Egli



Necelou hodinu od švýcarského hlavního města Curychu, v ospalé vesničce Bettwil nad Hallwylským jezerem, stojí veliké selské stavení. V něm bydlí a pracuje motoristická legenda Fritz W. Egli. Značka Egli-Racing po desetiletí byla a dodnes je mekkou nejen švýcarského mototuningu. Stálých zákazníků je hodně, stejně jako těch, kteří by se jimi rádi stali. Fritz, charismatický malý velký muž s úsměvem kluka, byl vlídný. Rozhovor probíhal – kde jinde než uprostřed sbírky sytě červených motorek.

Fritzi, jak jste přišel k motorkám a kdy jste se upsal tuningu?

Před šedesáti lety byly automobily výsadou bohatších. K těm naše rodina rozhodně nepatřila. S bandou stejně starých kluků jsme sbírali vyřazené mopedy a spravovali jsme je, „vylepšovali“ a řádili na nich jak černá ruka.

Už tehdy jsem ale poznal, že ladění není jednoduché. Upravené motorky nic nevydržely a velké karburátory nepřinášely očekávaný výsledek. Na počátku mého vztahu k motorkám byla velká náhoda a nakonec trochu štěstí v neštěstí. Do učení na jemného strojního zámečníka jsem chodil

do továrny Albis. Šéf jezdil do práce na HRD Vincentovi, což byl tehdy Rolls mezi motorkami.

Co vás na Vincentovi tak fascinovalo?

Nikdy předtím jsem krásnější stroj neviděl. Vedle perfektního zpracování a estetiky mně samo-

zřejmě imponovaly jeho výkony. Už tehdy jezdil tento HRD okolo 160 km/h. Když mě šéf párkrát viděl, jak se na jeho stroj zbožně dívám, dovolil mi, abych ho čistil a mazal. Občas mě i kousek svezl. Zanedlouho mezi námi vzniklo přátelství, které ale bohužel netrvalo dlouho.

Šéf náhle těžce onemocněl a už na lůžku v nemocnici mně motorku daroval. S tímhle Vincentem je spojen celý můj život. Nejprve jsem na něm závodil, později jsem o něj pečoval z nostalgie.

Co vás vedlo k tomu, že jste se rozhodl upravovat motocykly již v letech, kdy to nebylo příliš obvyklé?

Byla jiná doba. Motorky měly spoustu základních konstrukčních chyb. Používaly se cizí komponenty, částečně neodzkoušené. Stále se měnící technologie vedly k nespolehlivosti tehdejších strojů. Vlastně to nebylo ani tak těžké, něco na nich vylepšit. Co chybělo hodně, byl marketing.

Na jaké překážky jste tehdy narážel a v čem vám dnes tuning motorek připadá odlišný?

Nejprve to byly finance, tedy ze strany zájemců o mou práci. Mým cílem byla vždy kvalita a ta něco stojí. Bylo zapotřebí najít správnou klientelu. Tu jsem získával jen pomalu, hlavně svými výsledky v závodech.

Zásadní rozdíl ve srovnání s minulostí je dnes ten ultimativní hi-tech přístup, který je patrný na všech dnešních sériových motorkách. Upřímně řečeno, je na nich těžké něco vylepšit, ale naopak snadné rychle něco zkažit. Mezi ladičskými firmami ovšem existují také výjimky...

Jak to chodilo na švýcarských mistrovstvích v 60. a 70. letech?

Nezávisle na výsledcích jsme byli tenkrát téměř jako jedna rodina. Navzdory vzájemné konkurenci jsme my závodníci měli víc společného než mladí dnes. Třeba stále špinavé ruce a finanční starosti. I když jsem se zlepšoval a mé výsledky se zlepšovaly, má přátelství přetrvávala. Dnes je medializace a silná komercializace všech sportovních podniků vztahům spíš na škodu a přináší do sportu jiné aspekty. Doba se prostě změnila.

Jaký je váš nejlepší sportovní výsledek?

V roce 1968 jsem se stal švýcarským mistrem V JAKÉ DISCIPLÍNĚ ve třídě do 1000 cm³, zvítězil jsem v Chatel St. Denis...

Celou stěnu vaší dílny pokrývají diplomy, na poličce je mnoho pohárů... Jistě jste byl mnohem úspěšnější než přiznáváte. Proč jste po dosažení tak vynikajících výsledků závodění zanechal?

Titul mistra Švýcarska mi stačil. Po tomto vítězství jsem z aktivního závodění odstoupil ve prospěch firmy a nových technických nápadů.

Co bylo inspirací při navrhování nevhodných tvarů vašich rámu?

Strašně mi vadilo, že se motorky tehdy vlnily a třáslly. Někdy tak nebezpečně, že jsem nemohl jel podle svých možností. Přestože byl můj Vincent motoricky s přehledem nejlepší stroj v poli, nevítežlil jsem. Po vyřešení tuhosti rámu jsem už neměl kon-

kurenci. Myšlenka použít rouru pochází z konstrukce automobilů, kde se roura perfektně osvědčila jako nosný element. U motorek bylo ovšem zapotřebí hospodařit s hmotností. Není těžké zesílit jakýkoliv profil, ale ne bez nežádoucího nárůstu hmotnosti.

Roura s dostatečným průměrem, nebo krátká roura, se neprohounou a ani nepodléhají kroucení. Spíš prasknou. Použití roury bylo revoluční řešení.

Znáte princip centrální nosné roury u českých vozidel Tatra?

Určitě, ten systém jsem měl někde v podvědomí zapsán. Ale jak říkám, já musel při konstrukci rámu šetřit s hmotností. Zároveň jsem přitom využil trubkové konstrukce, jaká se osvědčila u závodních speciálů. Škoda že tenkrát ještě nebyl na trhu titan spolu s dnešní technologií jeho sváření.

Setkal jste se někdy s tím, že by někdo vaše díly kopíroval a prodával jako pravé?

Samozřejmě, byl jsem kopírovan. Nejprve mě to zlobilo, ale na soudní pře jsem neměl peníze, čas, ani chuť. Nakonec mi lichotilo, že mě kopírují větší a známější firmy, než byla ta moje. Na vrcholu mého vývoje jich bylo dokonce šest! No a dnes mě těší, že už žádná z nich neexistuje.

Zlé jazyky tvrdí, že „Eglimu dělají motory odjakživa u Grosswächtera a Egli dělá jen zbytek“. Co je na tom pravdy?

Toto jméno se ve spojitosti s Egli-Racing vyskytuje hned dvakrát. Jeden francouzský závodník jménem Grosswächter za nás



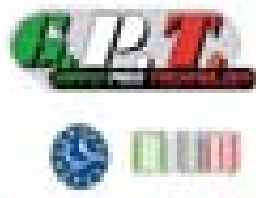
Egli kromě stavění podvozků samozřejmě ladí i motory

inzerce

412 350



Děle - 250,-
Květa - 250,-
Červená - 250,-
Oranžová - 250,-
Zelená - 250,-



02 24001 - 24002

02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002
02 24001 - 24002





dost úspěšně jezdil. Grossewächter, německý výrobce motorových komponentů, pro nás svého času dělal na zakázku písty a ventily. Protože byl ale značně nespolehlivý a takovou spolupráci jsem si nemohl dovolit, netrvala naše spolupráce déle než jeden rok.

Jak dopadly pokusy o překonání rychlostního rekordu a jak se vám pracovalo s panem Colanim?

Rudý žralok dosáhl v roce 1988 v Nardo rychlost 427 km/h na trati 10 km s pevným startem. V plastové ulitě tehdy ležel Urs Wenger, můj dlouholetý spolupracovník. Útoky na další světové rekordy na jeden kilometr s pevným startem ale zhatil nedostatek sponzorů. Luigi Colani byl bezesporu významný designér. Oslovil mě v souvislosti s aerodynamickými karoseriemi, které tenkrát navrhoval. Byla to lákavá spolupráce. Luigi vyrobil pro našeho plnokrevníka krásné šaty, ale ty se bohužel neosvědčily.

Když jsme testovali na trati v Nardo, předek stroje se ve vel-

kých rychlostech začal zvedat. To ohrožovalo bezpečnost pilota, a tak jsem se vrátil ke krytům od švýcarského studia I Design. Colani byl prostě především umělec.

Jaký typ zákazníků za vámi chodí? A jak vypadala dílna vaše před lety a jak vypadá dnes?

Dodnes mám zákazníky z různých vrstev a zemí. V náplni mé práce dnes převládá řešení menších technických problémů, údržba starších strojů a prodej nových motorek. Mám ohromnou radost, když se objeví Egli-Honda, Kawa, Ducati nebo Moto Guzzi a jejich majitel s nimi. To jsou značky, které mi šly nejlépe od ruky, ale ani BMW nezástalo nedotčeno. V dílně se toho moc nezměnilo, jen přibýlo výkonné a drahé elektronické vybavení.

Vaše motocykly jsou červené proto, že jste Švýcar? Je v tom kus vlastenectví?

Červená byla už v dětství moje nejoblíbenější barva. Na červeno jsem si natřel koloběžku, můj ušmudlaný pulovr byl červený...

Přímo s naší vlajkou to nemá nic společného. Později jsem taky poznal, že společně se žlutou jsou to dvě nejbezpečnější barvy na motorku.

Nedávno o vás vyšla u nakladatelství Elementbuch kniha, jak se vám líbí?

Z knižního projektu jsem měl zpočátku dost strach, ale ta kniha mluví sama za sebe. Doufám, že v ní vyznělo dost jasně, že bych se bez spolehlivého a oddaného týmu nikdy nedostal tak daleko. Někteří spolupracovníci byli u mě desetiletí. I dnes mám některé mechaniky už pětadvacet let.

Kolik strojů již z vaší dílny vyjelo? Je pravda, že jich byly skoro čtyři tisíce?

Nikdy jsem to sám nepočítal, ale myslím, že se autor knihy Jürgen Gassebner k tomuto číslu realisticky přiblížil. Já se dívám na některé projekty a zásahy jinak. Když jsem si například přepracovával svůj sajdkár na litrový diesel, tak jsem na něm strávil víc času než na pěti Enfieldech...

Jaký je v současné době ve Švýcarsku a zbytku světa o vaše motorky a tuningy zájem?

Už jsem říkal, že dnes se na

superbikách nedá nic moc vylepšit. Plně se teď věnujeme stále vyzrálejšímu Enfieldu z Indie. Občas působím také jako poradce mladším kolegům i v zahraničí, to mě udržuje jaksi mezi mladými.

Jste švýcarským importérem Enfieldu. Co s dovezenými stroji provádíte? Slyšel jsem, že vás Enfieldy hodně baví, protože je na nich spousta práce...

Enfield je motorka, kterou mám moc rád, a to už desítky let. Když výrobu chybějících náhradních dílů pro britské i indické armádní zakázky zahájila nově vzniklá indická továrna, angažoval jsem se v tomto projektu rád. Konečná kvalita dnešních Enfieldů je nesrovnatelně lepší, než tomu bylo zpočátku, na čemž jsme se v Bettwilu také podepsali. Problematické díly vyměňujeme předem, kompletace má přísný švýcarský standard.

Jistě se i dnes rád občas projedete na motorce - na které jezdíte nejraději?

Víte, že žádné motorce nedávám opravdovou přednost? Podle nálady si vezmu jeden ze svých deseti strojů, které jsou stále v pohotovosti a na číslech. Jezdím tak dlouho, dokud se mi chce. Myslím, že už jsem seděl snad na všech značkách, nemám vysloveně oblíbenou motorku. Nejsem ale zrovna fanda do

surrealistických kreač. Kvalita a estetika mají u mě vždy přednost. Svého pejska vozím například v čínské sajdce Chang Jiang s litrovým dieselem Hatz. Sám si občas vyrazím i na Vincentovi.

Znáte nějaké české značky motorek?

Vzpomínám si na Jawu, ČZ a Eso, je to správně? Zvláště v Šestidenních se české stroje dlouho držely, teď je okolo nich dost ticho. Momentálně zastupují i MZ, ale to je německá značka, vím... Na té jsme se kdysi vydovědli!

Co byste vzkázal českým motocyklistům a našim čtenářům?

Brzy mně bude dvaasedmdesát, ale žádnou radu dávat nebudu. Z vlastní zkušenosti vím, že si mladí ostruhy vždy vyslouží sami a na rady starších moc nedají. Mrzí mě ale to, že dnešní doba s sebou přináší změnu vztahu k materiálu. Pečovat o stroj, chránit jej před opotřebením, starat se o jeho čistotu a udržovat jej, to je přece uspokojivější, než jezdit každý druhý rok na jiném, novém modelu. Mně se tato „vyhazovací společnost“ s předem naprogramovaným poločasem rozpadu výrobků prostě nezamlouvá.

**Otázky kladl Jiří W. Pollak
foto: autor a Elementbuch**



Pro Vincenty má Egli odjakživa slabost

Inzerce



Motocykl roku 2008 v České republice

VYHLÁŠENÍ
VÝSLEDK
SOUTĚŽE

VYHLAŠOVATEL

SDA
C I A

VÝHERCI JEDNOTLIVÝCH KATEGORIÍ:

NAKED BIKES: HONDA CB1000R

SPORTOVNÍ SILNIČNÍ MOTOCYKLY:

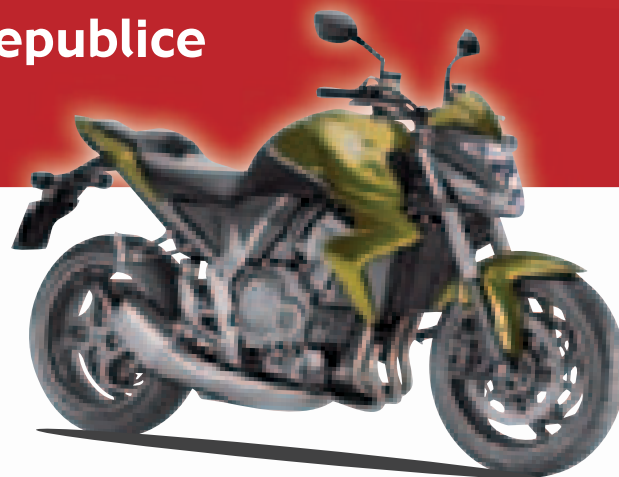
HONDA CBR1000RR FIREBLADE

CESTOVNÍ SILNIČNÍ MOTOCYKLY: KAWASAKI 1400 GTR

CHOPPERY: HARLEY DAVIDSON FXCW SOFTAIL ROCKER

ENDURA VČETNĚ CESTOVNÍCH: BMW R 1200 GS

SKÚTRY A MOPEDY: YAMAHA T-MAX 500



VÝHERCI ANKETY MOTOCYKL ROKU 2008 V ČESKÉ REPUBLICE:

1. CENA: M. ČECH, DUB NAD MORAVOU, 2.- 4. CENA: R. PATŘIČNÝ, VELKÉ MEZIŘÍČÍ, P. VEDRAL, BRNO, Z. BOUŠE, ŽELEZNÝ BROD, 5. CENA: M. BABEJ, OSTRAVA, 6. CENA: R. SOBOTKOVÁ, ŽDĀR NAD SÁZAVOU, 7. CENA: O. GĚLA, OPAVA, 8. CENA: F. ČERNÝ, STARÁ LYSÁ, 9. CENA: P. ŠULCOVÁ, ÚSTÍ NAD LABEM - TRMICE, 10. CENA: A. KLON, KORYTNÁ, 11. - 15. CENA: I. ŠABATKA, PROTVÍN, P. LINHART, JIHLAVA, D. GRÖSCHELL, ÚSTÍ NAD LABEM, J. BÁCHOROVÁ, AŠ, E. VILT, ROŽMITÁL

MOTOCYKLEM ROKU 2008 V ČR SE STALA HONDA CB1000R

PARTNEŘI



PARTNEŘI CEN

