



Red Phoenix

Treba imati "puno petlje" da bi se započeo ovakav poduhvat: uzeti brusilicu i početi rezati po svom novom motociklu. Mnogima je to nezamislivo, ali Roberto je odmah imao viziju i bio čvrsto siguran u sebe. Tek sada mu vjerujemo...

TEKST&FOTO: EDI LJUBIĆ

Istarski se graditelj Rovinj, osim sa svojim prekrasnim starim gradom, sada može podičiti i još jednom ljepotom, koja u ovom slučaju ne spada u nekretnine.

U lijepoj nam našoj domovini još su uvijek rijetki oni koji se upuštaju u potpuno prerađivanje potpuno novog motocikla. Ovo je priča o jednom takvom slučaju. Vlasnik i autor ove prerade je Roberto Čekić iz Rovinja, inače montažer klima-uređa-

ja. Idejom o ovakvoj preradi zarazio ga je njegov prijatelj iz Njemačke, pa je počeo razmišljati i planirati takav poduhvat. Ovo nije prvi motocikl kojeg je Robi preradio. Već se okušao u tom poslu prerađivanjem Yamaha Dragstar, s kojom je prije par godina

osvojio i nagradu za najljepšu preradu na Biker Days-u. Ali se ona ipak ne može mjeriti sa Crvenim Feniksom.

Samom prerađivanju prethodio je odabir najpogodnijeg motocikla. Kawasaki VN 2000 je, među ostalim razlozima, bio pogodan zbog remena kojim se snaga s mjenjača prenosi na zadnji kotač, a kako je unaprijed znao da zadnji kotač mora biti impresivnih dimenzija, remen je puno lakše „izbaciti van“ nego kardana, a osim toga izgleda puno bolje nego lanac.

Nakon toga uslijedilo je opremanje garaže, pa je Roberto, da bi stvorio odgovarajuće uvjete, sam izradio i hidraulični stol na kojem se motocikl može pričvrstiti i podignuti na visinu koja je najpogodnija za izvođenje radova. Kawa je kupljena u Karlovcu i plaćena je 126.000 kn, te je nakon prijedanih 400 km stavljena na stol i



KUPLJENI DIJELOVI

Prekidači: BDL by Dalton Designhn
Ručke: Arlen Ness „Torpedo Grips“
Ispušni sustav: Supertrapp 4
Komande: Acutronick
Filter zraka: Hipercharger by Kuryakyn
Prednje svjetlo: Little Allien
Stražnje svjetlo: Ufo Plast
Remenica stražnja s diskom: GMA
Naplatci: RST high-tech prednja 3,50x18, stražnja 10,5x18
Prednja guma: Avon 130x70x18
Stražnja guma: Avon 300x35x18

posao je započeo. Treba imati dobru viziju i biti zaista siguran u sebe da bi se započeo ovakav poduhvat: uzeti brusilicu i početi rezati po novom motociklu. Mnogima je to nezamislivo, ali bez toga nema kvalitetne prerade. Osim ovog motocikla Robi je vlasnik i Ducati-ja S2R 1000, kojeg je koristio za vožnju za vrijeme preradivanja Kawe, tako da je mogao ležernije pristupiti poslu nego u slučaju da mu je jedini motocikl taj kojeg preraduje.

Nakon odstranjivanja suvišnih dijelova prvo je na red došla ugradnja širokog stražnjeg naplatka od 10,5 cola, na kojeg je montirana guma Avon 300x35x18. Da bi se takav kotač ubacio u postojeće trapove, trebalo ih je dobro proširiti. Brusilica i rezanje, pa izrađivanje umetaka, varenje i to sve, naravno, treba napraviti tako da osovina kotača ostane u centru. Kako su svi dijelovi koje je Robi nabavio namijenjeni preradama Harley-a, navoji su, naravno, withworth, pa je sve to trebalo prilagoditi, budući Kawa ima metričke navoje.

Nakon montaže novog zadnjeg kotača uslijedilo je izbacivanje prednje remenice. Ni to nije jednostavan pothvat, jer se produžavanjem same osovine na koju je postavljena bitno povećava poluga, a time i opterećenje. Stoga je s vanjske strane remenice trebalo ubaciti ležaj koji će sve to učvrstiti. Nosač samog ležaja napravljen je ručno, od željezne ploče, a ležaj se krije ispod aluminijskog poklopca na kojem je ugravirana silueta Feniksa. Na zadnji kotač ubačena je „GMA“ remenica s inkorporiranim diskom, a kočiona klijesta montirana su sa unutarnje strane diska.

Zadnji amortizer je eliminiran, kako bi blatobran mogao biti postavljen uz sami kotač, što, naravno, doprinosi ljepšem i agresivnijem izgledu



prerade. Mali blatobran je iskrojen iz lima te je u njega ukomponirano mini-stop svjetlo, koje se prekrasno uklapa, ali sigurno ne zadovoljava nikakve zakonske propise, što mu nije ni funkcija. Zadnji blatobran je nadovezan na novonapravljeni nosač sjedišta, pa je sve skupa dotjerano, obojano i spojeno na sam okvir.

Prednji je ovjes rađen po zadnjem kraju. Nove, šire aluminijske trokute s kutom od 5 stupnjeva napravio je prijatelj. Krakovi vilica ostali su isti, a napravljene su nove obloge vilica, koje su daleko ljepše od onih originalnih. Promijenjen je i prednji naplatak, pa je montiran RST Hi Tech dimenzija 2,50x18, koji je, naravno, kupljen u kompletu sa stražnjim, a oba su izrađena od poliranog aluminija. Dimenzije prednje gume su 130/70/18 i ona je - kao i stražnja - marke Avon. Većinu dijelova za ugradnju na svoju preradu Robi je nabavio u Italiji, preciznije

u Udinama. Uslijedilo je potpuno rastavljanje Kawe, pa su tako skinuti pogonski agregat i kompletna strujna instalacija, da bi se napravile još neke preinake na okviru. Izrada spojlera ili kljuna, koji se sastoji od dva 'špica', također je odrađena u Robijevoj garaži. Četiri komada lima su oblikovana i zavarena na sam okvir, potom obrušena i obrađena i - stvar je gotova. To je jedan od ljepših i nadasve originalnih detalja ove prerade.

Izrađeni i vrhunski obrađeni kolektori za Supertrapp 4 auspuhe i filter Hipercharger by Kuryakyn djelo su Robijevih ruku.

Prilikom našeg razgovora vlasnik je zamolio da obvezno spomenemo prijatelja Vlatka Buršića, kojemu je vrlo zahvalan na pruženoj pomoći pri nastanku Crvenog Feniksa. Izrada ove prerade trajala je godinu dana, te je u nju uloženo mnogo sati rada i naravno, dosta novaca.

Sada, kada Crveni Feniks ponosno bruji rovinjskim ulicama, privlači pozornost i motociklista i onih koji s motorima nemaju nikakvih dodirnih točaka. Za njim se okreću svi, a to opravdava sve uložene sate, kune i eure. Ovaj preradeni motocikl sada teži oko 400 kg, a njegove vozne performanse nismo isprobavali, jer nisu toliko ni važne. Ipak je primarni cilj Crvenog Feniksa da bude atraktivan, a to ne može poreći nitko tko makar samo na trenutak svoj pogled zadrži na njemu. Prednost ove prerade je zasigurno temeljita završna obrada, jer su svi aluminijski dijelovi besprijekorno polirani, motocikl je brižno lakiran i sve djeluje kao da je na svom mjestu, pa možemo reći da se ovaj domaći uradak može staviti u vrh hrvatskih moto prerada, a zasigurno se ne može posramiti ni u svijetu europskih pa i svjetskih customizera. ■

