

Zahvaljujući opsežnom tuningu i ugradnji mnogobrojnih aftermarket komponenti predstavljeni maksi nakedi u potpunosti nadilaze standarde svoje klase i postaju unikatna umjetnička djela koja podjednako oduševljavaju vizualnom dojmom kao i eksplozivnim performansama. Njihova unikatna osobnost i pregršt ugrađene opreme doslovno ostavljaju bez daha, dok svojom buntovnom naravi opasno prijete i većini elitnih sportaša moderne generacije

Džentlmeni oštre naravi



Ako je vjerovati onoj staroj narodnoj da se „iza dobrog konja daleko praši“ onda se iza ovdje predstavljenih vozila definitivno diže uragan, ni manje ni više nego razornog karaktera. Možda će nam neki čitatelji malo zamjeriti ovako slikoviti uvod, ali nakon što smo se detaljno upoznali sa svim vidljivim i nevidljivim doradama koje krase ove motocikle moramo priznati da uvodne „doskočice“ i nisu baš tako daleko od istine.

Kao prvo, bez obzira o kojem je modelu riječ, predstavnici klase maxi nakeda već i u svojoj serijskoj izvedbi kod promatrača izazivaju određeno strahopoštovanje zahvaljujući masivnim dimenzijama i mišićavoj silueti koji ih trenutno izdvajaju iz „mora“ ostale ponude.

S druge strane, predstavnike ove klase odlikuje i određeni unikatni karakter tzv. „vječnih“ motocikala, obzirom da u sebi gotovo besprijekorno objedinjuju dva pomalo kontradiktorna pojma kao što





su klasičan, donekle staromodan dizajn te moderna tehnologija zadnje generacije, i to kako na polju performansi, tako i na polju ciklističkih osobina. Isto tako, zbog njihovih kurpulentnih gabarita i minimalne zaštite od vjetra ove motocikle prati i epitet pravih „muških“ motocikala čiji vozači poput legendarnog „Don Qijotea“ ni u jednom trenutku ne bježe od tradicionalne borbe sa zračnim strujama niti od aktivnog sudjelovanja pri savladavanju zahtjevnijih zavojitih dionica.

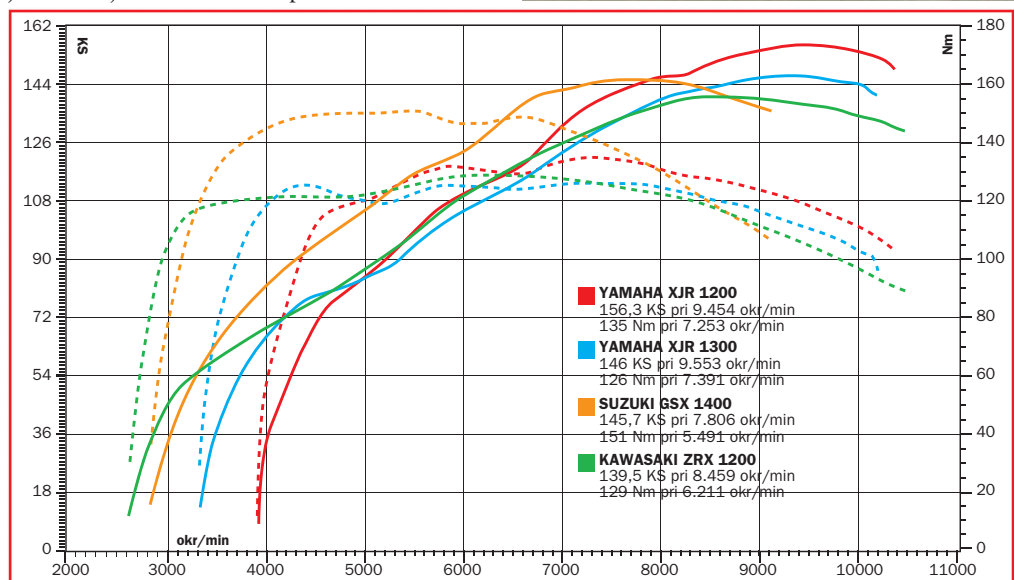
No, bez obzira na sve pozitivne karakteristike i veliku dozu unikatne osobnosti kojom se već u serijskoj izvedbi odlikuju svi predstavnici „muscle bikeova“, nerijetko postoje i oni kojima ni to nije dovoljno i koji posežu za opsežnim doradama kako bi svoje ljubimce izdigli iznad standardnih okvira klase te ih maksimalno približili pojmu - po njihovim mjerilima - „idealnog“ motocikla. A upravo takvi, unikatni i doradeni, su i motocikli koje smo vam pripremili u ovom napisu.

I dok su neki od njih samozatajni poput mlade opatice andeoskog lica, skrivajući ugrađene kom-

ponente od pogleda kao „zmija noge“, drugi se bez ustručavanja „kočepere“ raznolikim modnim dodacima poput iskusnih manekena na modnoj pisti. Naravno, postoje i one prerade koje podjednako ističu i svoje estetske i mnogobrojne mehaničke dorade, što ih automatski svrstava na sam vrh ekstremne tuning ljestvice. Osim što izgledaju puno atraktivnije i ekskluzivnije od svojih serijskih inačica, ti se motocikli nerijetko odlikuju i brutalnim performansama koje bi s lakoćom mogle ugroziti i neke od vodećih predstavnika današnje ultrasportske generacije. Na žalost, ovakvi projekti su dosta rijetki, jer osim strpljenja, znanja i ljubavi iziskuju i značajna financijska odricanja, koja u većini slučajeva „debelo“ prelaze i osnovnu cijenu samog motocikla.

O tome koliko je to opravdano ili ne u okvirima motorističke populacije uopće je bespredmetno razgovarati, jer dobro je poznato da motocikl (i obim njegove nadogradnje) bira srce, a ne pamet, no, sigurno je da ovakve prerade ostavljaju jak dojam na promatrača te da svojim vlasnicima pružaju jedinstven dojam posjedovanja nečeg unikatnog.

Kako biste dobili što bolji uvid u trud koji je uložen u stvaranje ovih prerada te što potpuniji pregled o svoj silini ugrađene opreme, svaki motocikl ćemo obraditi zasebno, jer svaki od njih je zasebna jedinka koja itekako ima što pokazati! ■



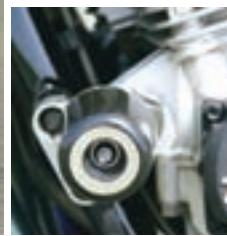
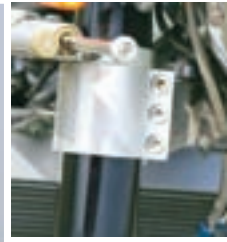
Yamaha XJR 1300 by Robert Leo Milić



Osim unikatne ciklistike i atraktivnije boje ovaj tunirani XJR 1300 raspolaže i sa velikom količinom sirove snage, obzirom da na radilici istiskuje punih 146 KS



Kompletna ciklistika oslanja se na visokovrijedne Ohlinsove elemente ovjesa



Yoshimura oslonci za noge

Vuk u janjećoj koži

Iako se skriva iza odijela maksinakeda, ovaj ekstremni sportaš puno više pruža na natjecateljskoj stazi nego u svakodnevnoj upotrebi. Nemojte da vas zavarava njegov pitomi izgled, jer on ima i svoju „opaku“ stranu, a kada je jednom upoznate, povratak u normalu je gotovo nemoguće

Baš kao i kod Yamahe XJR 1219, i ovdje predstavljeni model XJR 1300 boluje od sličnog poremećaja ličnosti, u kojem klasični predstavnik klase maksinaked pati od uvjerenja da je čistokrvni superbike. Na prvi pogled nekima će se ove tvrdnje zasigurno učiniti nerealnima i pomalo smiješnima, no, ordinacija dr. Grigića u Velikoj Gorici i za takve slučajeve ima recept za uspješno liječenje. U stvari, po završetku tretmana i uspješne rehabilitacije svaki će 'nevjerni Toma' morati priznati da nekad i dvije sasvim oprečne stvari u realnom životu ipak mogu imati i veliki broj zajedničkih osobina.

Po već opisanom scenariju gotovo identičan životni put zadesio je i XJR 1300 iz 2004., koja je prvobitno rođena kao maksinaked, da bi tijekom godina stasala u natjecateljski bolid nepokolebljive naravi.

Kako bi se približila svojim racing uzorima i svoj potencijal predstavila u punom obimu, prvo je trebalo posjetiti trenera i poraditi na kondiciji, ne bi li se uhvatio priključak za pro-

fesionalnom elitom. Trening je bio dugotrajan i naporan, no, krajnjim rezultatom od 146 KS čiste mišićne mase izmjerene na radilici i okretnim momentom od 12,6 kgm rado bi se pohvalili i mnogi sportaši specijalizirani samo za brzinske discipline.

U svakom slučaju, uloženo je puno, ali puno je i dobiveno!

Svoje maksimalne sposobnosti XJR 1300 prvenstveno duguje dodatnim preparatima kao što su Yoshimura bregasta vratila i Yoshimura TMR-MJN rasplinjači promjera povećanog na 40 mm. Tu su još i modificirani prihvat uljnog filtra cartridge tipa, Earl's hladnjak ulja, modificirana standardna kutija paljenja, kao i četiri zasebna BMC zračna filtra. Naravno, ovako dotjeranoj cjelini na kraju treba pridružiti i adekvatne respiratorne mogućnosti te zvučni nastup primjeren izmijenjenom karakteru motocikla, a za tu svrhu najbolji se pokazao Nojima Titanium hand bent ispušni sustav s konusnim granama i spiralnim kolektorom izlaznog promjera 50mm.

Povećane aerobne i funkcionalne sposobnosti izravno su utjecale i na novo oblikovanje svih raspoloživih ekstremiteta. Bolji oslonac i kvalitetnije apsorpcije neravnina zaslugom su tako Ohlinsove FG 43 upside-down vilice, produžene i prilagođene za XJR, dok se straga nalaze Ohlins APB dvostruki amortizeri, koji su za 5 mm duži od originalnih elemenata. Kompletan motocikl u vožnji je i puno kompaktiji zahvaljujući „glo-danim“ mostovima masivnije izvedbe, stražnjoj OVER vilici s istaknutim

pojačanjima te Ohlinsovom bočno postavljenom amortizeru upravljača, a napredak je vidljiv i u reaktivnijim voznim osobinama zahvaljujući lakšim i čvršćim PVM kovanim kotačima dimenzija 3,5"x17 i 6,00"x17.

Iznimno „oštrim“ performansama odlikuje se i prednji kočioni sustav, koji se sastoji od „valovitih“ Golfer dvostrukih diskova promjera 320 mm i super snažnih Nissin šesterklopnih kočionih klijesta, koja svoje korijene vuku direktno s natjecateljske staze. Navedeno racing usmjerenje u potpunosti prati i kvalitetno profilirano 'Cosy seat' sjedalo kao i podignuti i unatrag pomaknuti Yoshimura oslonci za noge, dok Renthlov upravljač visine 75 mm i moderna metalik bijela boja još dodatno naglašavaju sportski duh koji zrači doslovno iz svih pora ovog detaljno tuniranog XJR-a 1300. ■



„Galfer“ prednji diskovi promjera 320mm i Nissinova šesteroklopnja kočiona klijesta



Reski zvuk i kvalitetno disanje zaslugom su ispušnog sustava Nojima Titanium hand bent



Yoshimurini rasplinjači i četiri BMC zračna filtra



Manje rotacione mase zaslugom su PVM kovanih kotača



Yamaha XJR 1219 by Tomislav Grigić tuning



Nojima Titanium hand bent ispušni sustav s konusnim granama i promjerom izlaza 60 mm

Agresivno lice maksi trkačice

Svojom ciklistikom i ugrađenim racing elementima XJR 1219 opasno konkurira i nekim puno sofisticiranijim modelima, a ništa manje značajan nije ni podatak o ukupnoj snazi njegovog tuniranog motora

Iako se iz osobnih dokumenata ovog modela može zaključiti da se, po ljudskom mjerenu vremena, baš i ne nalazi u „cvijetu mladosti“, neke značajnije pokazatelje o njegovoj realnoj starosti gotovo je nemoguće naći. Baš naprotiv, ovo je jedan od rijetkih primjeraka na dva kotača koji u potpunosti podržavaju onu narodnu da izgledaju: „k'o staro vino - što stariji, to bolji“.

Već izvorno je ovaj Yamahin maksi naked pred-

stavljen kao punopravni član malo ekskluzivnijeg društva - prve generacije ograničene serije XJR 1200 SP Kenny Roberts Replica, koja je još davne 1996. predstavljena s karizmom sportske inačice serijskog modela. Obzirom da je ovaj model došao u ruke jednom od najvećih XJR fanova na našim prostorima, ujedno i serviseru i vlasniku Yamahinog dućana te zastupniku za Yoshimura i Over tuning dijelove, Tomislavu Grigiću iz Velike Gorice, nije

prošlo dugo i motocikl je već bio opremljen mnoštvom dodatne opreme naglašeno sportskog karaktera. No, kao i svaka prerada vrijedna divljenja, tako je i XJR 1219 tijekom godina prošao nekoliko faza kako bi dosegao današnju razinu gotovo maksimalno opremljenog motocikla. Naravno, već je i svaka faza zasebno obuhvaćala opsežne dorade koje su zahtijevale cijeli elaborat s opisom ugrađenih elemenata, zbog čega je ovaj motocikl svoju tuning evoluciju već više puta predstavljao u nekolicini hrvatskih moto revija.

Da ovdje više nije riječ o serijskom modelu, nego o pravoj, nabrijanoj jurilici odmah daje do znanja i agresivna crveno-bijela kombinacija boja, koja doslovno „grize“ za oči, pomažući tako ovom motociklu da se trenutačno istakne iz gomile drugih vozila. Umjesto prednje klasične vilice XJR se sprijeda oslanja na Ohlinsovu upside-down amortizaciju, koja je prvobitno namijenjena nekadašnjem Yamahinom superbikeu, YZF-R7, s kojeg je preuzet i prednji blatobran. Kako bi se što funkcionalnije uklopila u novu sredinu, vilica je produžena



Prednji kraj dostojan superbike modela: Ohlinsova upside-down vilica, PVM kovani kotač promjera 16,5 i Brembo monobloc kočiona klijesta



Ekstremne performanse zaslugu su i Yoshimurinih TMR-MJN rasplinjača promjera 40 mm, uz koje su uparena i dva dual K&N zračna filtera



◀ Osim povećane zapremine XJR 1219 se može pohvaliti i Wiseco „špic“ klipovima, obrađenom glavom, povećanim stupnjem kompresije i „Over“ racing kutijom paljenja. Pogonski hidraulički cilindri preuzeti su s modela YZF 750 R



i prilagođena XJR-u te uglavljena u jače i masivnije strojno rađene aluminijske mostove. Straga su također postavljeni Ohlinsovi elementi ovjesa tipa APB, koji su 15 mm duži u odnosu na original, kako bi se težište motocikla dodatno pomaklo prema naprijed.

Naglašeno racing usmjerenje ciklistike u potpunosti prati i prednji kočioni sustav, koji se sastoji od PVM diskova promjera 320 mm i Brembo monoblock kočionih kliješta s titanij klipčićima kao i PVM kovani aluminijski kotači dimenzija 3,5"x16,5 sprijeda te 6,00"x17 straga. Ništa manje ekskluzivno ne djeluje niti stražnja dodatno pojačana vilica, kao ni stražnji disk smanjenog promjera, koji je zbog redukcije rotacionih masa za 20 mm manji od standardnog. Kako bi se još dodatno naglasio sportski karakter motocikla ugrađeni su i „Over“ oslonci za noge s mogućnošću podešavanja u četiri položaja, kao i ručno izrađeni stražnji oslonci, koji su zaslužni za nešto ekstremniju ergonomiju i primjereniji položaj vozača u natjecateljskoj primjeni.

Opisanu „surovu“ vanjštinu proporcionalno prate i značajne dorade izvedene na pogonskom agregatu, koji svojim performansama „debelo“ nadilazi okvire svoje klase i postaje opasna prijetnja puno prestižnijim modelima. Ukupna je zapremina tako povećana na 1219 ccm zahvaljujući Wiseco „kit“ klipovima i kompresiji koja je podignuta na vrijednost od 11:1. Dodatno je doradena i glava cilin-

dra sa ventilima, ispolirani su i svi usisni i ispušni ventili, a ugrađena su i Yohimura bregasta vratila i „Over“ racing kutija paljenja. Umjesto serijskih, za bolji protok i dostatnu opskrbu gorivom brinu se Yoshimura TMR-MJN rasplinjači promjera 40 mm, dok su za napajanje zrakom zadužena dva „dual“ K&N zračna filtra. Zbog promijenjenih parametara rada i povećanih mogućnosti motora svemu navedenom pridodani su još i Nojima Titanium hand bent ispušni sustav s konusnim granama i promjerom izlaza 60 mm, Yoshimura digitalni termometar ulja i glave motora, Earl's hladnjak ulja s 15 rebara, modificirani prihvat uljnog filtra, kao i brojač okretaja s rasponom do 13.000 okr/min.

Krajnji rezultat svih ovih preinaka je značajni napredak u ukupnoj snazi, koja na radilici iskazuje respektabilnih 156,3 KS, serijski 100 KS, uz pratnju masivnog okretnog momenta od 13,5 kgm. Dodamo li tome još i redukciju ukupne mase, koja je s 250 kg reducirana na svega 215 kg s gorivom i svim tekućinama, postajemo svjesni da se o mogućnostima i krajnjim dometima XJR-a 1219 mora raspravljati s velikim poštovanjem.

Osim toga, uz maksimalno unaprijeđene vozne osobine i fluidnije i punije razvijanja snage u svakodnevnoj primjeni, ovaj je model svoj tuning u potpunosti opravdao i na natjecateljskoj stazi, o čemu svjedoče i nebrojene nagrade koje i danas ukrašavaju garažu njegovog vlasnika. ■



Za čvrstoću stražnjeg kraja brine se dodatno ojačana stražnja vilica



Kao vrlo lijep estetski detalj ističu se i strojno obrađeni „Over“ oslonci za noge s mogućnošću podešavanja u četiri položaja



Scooter center Zagreb

Ovlašteni prodavač i servisni sklop PIAGGIO, VESPA i GILERA

Tel. 01 3668 430

Bašljanova 48, 10000 Zagreb

Kreditni do 7 godina

Jamstvo 2 godine

Preporučeno Agip

Jesenski popust!

Kawasaki ZRX 1200 R by Šepić Commerce



Upside-down vilica preuzeta je s modela ZX 12 R

Spieglerove radialne komande kočnice

Masivni mostovi djelo su tvrtke „Robimar“ iz Karlovca

Povišeni i unazad pomaknuti ABM sportski oslonci za noge



Originalni diskovi zamijenjeni su proizvodima tvrtke ABM

Maneken od glave do pete

Zahvaljujući mnogim aftermarket detaljima ZRX 1200 R proživljava svoju drugu mladost u kojoj vizualno ostavlja dojam modernijeg i puno atraktivnijeg vozila



Zbog svojih neobičnih i pomalo grubih četvrtastih linija koje asociraju na nekadašnje superbike modele s početka 70-tih Kawasaki ZRX 1200 R je oduvijek zauzimao posebno mjesto u srcima ljubitelja „muscle bikeova“. Dodamo li tome još i atraktivnu zelenu boju koja potencira njegov racing DNA, kvalitetne vozne osobine i veliku snagu standardne izvedbe od 139,5 KS, ne čudi što je upravo ovaj model

godinama nosio titulu najsportskijeg među maksi nakedima. No, godine uzimaju svoj danak, a napredak tehnologije i modernija dizajnerska rješenja svoje mjesto nalaze i na puno inferiornijim modelima koji se automatski nameću kao tehnološki savršeniji i praktičniji odabir. Obzirom na zavidnu ponudu snage i okretnog momenta kojom se ovaj Kawasaki odlikuje već u standardnoj izvedbi, o nekim značajnijim zahva-

tima na pogonskom agregatu, kako bi se unaprijedile performanse, nije bilo potrebno razmišljati jer je već i s ponudnim teško ostvariti maksimum. No, opremiti ga vizualnim i ciklističkim detaljima koji će mu pružiti još agresivniji izgled u kombinaciji sa znatno ekstremnijim voznim osobinama zahvat je koji u potpunosti opravdava dodatni troškovnik i vrijeme utrošeno u taj zahvat.

Zahvaljujući tvrtki „Šepić Commerce“ na ogled smo dobili detaljno opremljen ZRX 1200 R zadnje generacije, 2006 g., čijih se modnih dodataka ne bi posramili niti najrazmaženiji pripadnici aktualnog jet seta. Dodamo li tome još i iznos od oko 60.000 kn, koliko je izdvojeno za sve ugrađene komponente, cijeli je ovaj projekt još dodatno dobio na težini, ali i na ekskluzivnosti.

Ono što prvo uočavamo na motocyklu je masivniji prednji kraj, koji



Wilbers amortizer upravljača s ručno izrađenim postoljem



Minijturni pokazivači smjera Kellerman



Praktični pokazivač temperature ulja



WP stražnji amortizeri s hidrauličkim upravljanjem

Suzuki GSX 1400 by Boris Primorac

Akrapović ispušni sustav sa Hexagonal karbonskim topom



Aluminijski štitiči motora proizvod su tvrtke „Gold Metal“ made by Japan



Bolje „disanje“ motora zasługa je otvorenih K&N filtera zraka



Umjesto standardnog ispuha pretjeranih dimenzija ugrađen je puno lakši i kompaktniji Yoshimura Titanium hand bent ispušni sustav

je prvenstveno zasługa izokrenutih vilica preuzetih s modela ZX-12 R, kao i izrazito upečatljivih mostova ručno izrađenih u tvrtci „Robimar“ iz Karlovca. Za razliku od prednjeg ovjesa, koji je preuzet sa serijskog modela, straga su tvornički amortizeri zamijenjeni još kvalitetnijim WP komponentama s mogućnošću hidrauličkog podešavanja svih parametara amortizacije.

Ekstremnija ciklistika zahtjeva i ekstremniju ergonomiju, a za to su se pobrinuli ABM sportski oslonci za noge vozača i suvozača podignuti prema gore i pomaknuti prema unatrag, kao i drugačije profilirani Rizoma upravljač, kojem za bolju preciznost kod upravljanja pomaže „Wilbers“ amortizer upravljača.

Osim što donose estetsko poboljšanje, sve ove izmjene upućuju na zaključak da Kawasakijevog maksinakeda očekuje i agresivnija primjena u vožnji, koju će najučinkovitije kontrolirati AMB racing diskovi promjera 320 mm sprijeda i 250 mm straga kao i Spieglerova radijalna kočnica s integriranom posudom za ulje. Spieglerov proizvod je i radijalna komanda spojke, te naravno, sva kočiona crijeva opletenog tipa, dok ručke, utege volana i ogledala još jednom potpisuje Rizoma.

Od ostalih detalja koji doprinose ukupnom dojmu ovog motocikla moramo spomenuti i prozirno stop svijetlo LED tehnologije, Keelermanove minijaturne pokazivače smjera, kromiranu rešetku hladnjaka, kao i praktični mjerač temperature ulja koji se nalazi na mjestu originalnog uljnog čepa.

I na kraju, kako bi se osigurala bolja zaštita od zračnih strujanja, ugrađeno je i povišeno vjetrobransko staklo MRA Vario Touring, dok je za zvučnu kulisu zadužen ispušni sustav Akrapović s Hexagonal prigušnim topom od karbona.

Iako su sve ove izmjene više estetske nego praktične naravi, ZRX 1200 R je zbog njih zasigurno profitirao na gracioznosti pokreta, a i uspješni face-lifting mu je donio više samopouzdanja i mladenačkog žara prilikom osobnog nastupa. ■

Klasik na steroidima

Njegove najznačajnije dorade su skrivene od očiju promatrača, on se ne želi previše eksponirati u javnosti, no, ako mu „stanete na žulj“, morate biti spremni nositi se s posljedicama

U odnosu na konkurente GSX 1400 je definitivno najmlađi član ovog elitnog društva, koje već godinama u gotovo neizmijenjenom obliku dominira svojim dijelom tržišta. Još od njegovog premijernog predstavljanja bilo je jasno da Suzuki prati jednu sasvim drugačiju predodžbu o izradi klasičnog maksinakeda koji se ne srami modernizacije i maksimalno polaže na udobnost. Iako bi mu mnogi oprostili nešto veće dimenzije i previše mekano sjedalo, njegov tehnološki najnapredniji agregat je bio previše sramežljiv po pitanju ukupne snage i s njom usko povezanih maksimalnih performansi.

Istina, motor je u niskim okretajima vukao silinom brzo jurećeg vlaka, no, početno oduševljenje je nestalo već na srednjim okretajima, nakon čega je uslijedila praznina koju ste teško mogli povezati s motociklom ovako izdašne zapremine.

Kako bi doskočio ovoj „mani“ i vratio svoj Suzuki GSX 1400 na „pravi“ put, vlasnik ove prerade se posvetio značajnijim preradama pogonske grupe, ne bi li ostvario performanse dostojne izvornog imena „muscle bike“. Najviše

vremena posvećeno je detaljnoj obradi glave, kanala i ventila. Ugrađene su i Yoshimura bregaste osovine, K&N zračni filter kao i Yoshimura Titanium hand bent ispušni sustav tipa 4-2-1 što je u koaliciji sa svim navedenim donijelo visokih 145,7 KS i „kamionski“ okretni moment od 15,1 Kgm.

Obzirom na „napumpane“ performanse motocikl je trebao i precizniji prednji kraj, što je postignuto ugradnjom Ohlinsovog kita koji se postavlja u unutarnji dio serijske vilice, umjesto tvorničkih elemenata, dok su naglašena strujanja zraka uspješno obuzdana vjetrobranskom maskom sa Suzukijevog popisa dodatne opreme. Na kraju je ugrađen i LSL upravljač visine 50mm, kako bi se zadovoljili unikatni zahtjevi samog vlasnika, te Yoshimura suvozački oslonci za noge.

Sve u svemu, iako djeluje samozatajno i ničim ne naglašava svoje realne mogućnosti, ovaj GSX 1400 itekako može „pokazati zube“. Na prvi pogled možda ne izgledaju veliki kao na nekim mlađim i popularnijim modelima, ali zato ostavljaju jako, jako duboki ožiljak. ■



Najveće dorade kriju se u samom srcu motora, daleko od pogleda znatizeljnika. Obradena glava s kanalima i ventilima, a ugrađene su i Yoshimura bregaste osovine

