

Sva čuda g. Kodlina

PIŠE: SANDI CENOV
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Siguran sam da vam se u vašem ponosnom muškom životu dogodilo da neki grozni, ćelavi tip, za kojeg biste i vi i vaše društvo sa sigurnošću rekli da je izrazito neugodne vanjštine, nekom svojom spikom ili ni sam ne znam zašto, otfura baš onu djevojčicu koju ste cijelu večer gutali očima. Objasniti taj čudni ženski ukus i sklonost neobičnim i čudnim muškarcima, teško je kao i objasniti zašto mi se ovo čudo na dva kotača toliko sviđelo, da nisam mogao spavati tih nekoliko dana, koliko sam ga (lucky me) dobio na ovaj test. Kada bih krenuo potanko pisati o svim manama ovog nevjerovatnog vozila, bojim se da ni cijeli Moto Puls ne bi bio dovoljan...

Pa ipak... Još mi se pomalo tresu ruke od uzbuđenja kad pomislim na tu spravu, kad zažmirim i zamislim (mada je to teško i zamisliti) tu buku, kad dodate gas i samo malo pustite benzin u te ogromne, masivne S'n'S cilindre.

Lijepo je to opisao moj prijatelj, vlasnik firme "Janbo", koja mi je "ovo" (jer mi je to teško drugačije nazvati) ustupila na test: "Sad sjedaš na najveći i najskuplji vibrator na svijetu!" Nisam, hvala Bogu, isprobao u svom životu dotičnu napravu, ali valjda je to taj osjećaj...Hm...

Stavimo sve mane (tj. razum) na jednu stranu vage, a na drugu stranu osjećaje i tu jednu jedinu vrlinu, koja se sastoji u tome da se jašući ovaj stroj osjećate kao George Clooney, Brad Pitt i Robbie

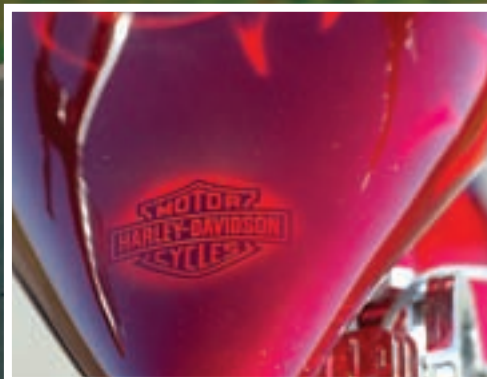


Popularni pjevač i romantik Sandi Cenov specijalno za Moto Puls otkriva kako se vozi 300 kg teško nabrijano vozilo od 1.700 ccm bez obrtomjera i pokazivača brzine. Uglancana sirovina teško skreće i loše koči, ali nema onoga tko ga ne bi probao

Williams zajedno, tj. sva trojica u istom trenu. Ova druga strana vage preteže, i to znatno!

Skup, neudoban, težak za vožnju do te mjere da vas svi mišići bole poslije samo par minuta, a ipak... najpoželjnija igračka, koju bi svaki pravi muškarac volio imati u svojoj garaži... Zašto? Krenimo od početka:

Znatiželjnici, kojih je bilo više nego na Severininim koncertima, gdje god bih se parkirao, najprije su, naravno, pitali što je "ovo"! Harley Davidson, odgovorio bih, jer ulaziti u detalje bilo bi neprimjereno. Vjerojatno bi se svi već razišli i ostavili me samog da u vjetar objašnjavam što je zapravo "to". No, kako je ovo u vašim rukama specijalizirani (i najbolji) moto časopis u Hrvatskoj, pokušat ću detaljnije







"Jašuci ovaj stroj osjećate kao George Clooney ili Brad Pitt"



objasniti kako nastaje, kako se vozi, koliko košta i što sve tehnički može "ovo".

U prometnoj dozvoli se, zapravo, nigdje ne spominje Harley Davidson, jer s tom američkom legendom ovaj motocikl baš i nema puno veze. Pod rubrikom "marka" piše F. KODLIN, a to je ime svjetski poznate manufakture prerada standardnih motocikala chopperskog usmjerenja, koja već dugi niz godina iz svoje radionice isporučuje remek djela na dva kotača, poput ovog stroja, i to za klijentelu kojoj je osnovna ideja - biti drugačiji od drugih. Da ne zaboravim: i za klijentelu koja to "biti drugačiji" može i platiti. Jer ručni rad, naravno, košta... U slučaju ove crvene nemani - oko 45.000 eura, za novi, tek sastavljeni model. Jako skupo, zar ne!? Ali ako imate kojim slučajem viška tih nekoliko šušćavih

novčanica, a želite biti vlasnik igračke kakvu nema vaš prijatelj poduzetnik (koji ima sve što je "in", ali, naravno, ukusa nema), ovo je najzabavnija igračka za vas, a i za susjede koje ne volite, jer nema spavanja u širem susjedstvu kad "ovo" zaturirate pred garažom. Okvir, na koji je pričvršćeno svo čudo skupih dijelova je HPU, a model je Softail. Kad imate taj okvir, zabava počinje. Mašti na volju...

Agregat koji se najčešće koristi za te lude prerade je S'n'S, san vozača Harley Davidsona, jer je to mašina nabrijana do krajnjih granica, nešto slično kao Brabus kod Mercedes Benz-a. U ovom našem slučaju S'n'S EVO 1.600 ccm službeno, a blizu i 1.700 ccm neslužbeno. I deklariranih 110 konjskih snaga, što ovu zvijer sa šest brzinskih Rev-Tech mjenjačem tjera debelo preko 200 km/h. Koliko je

sve to skupa sirovo govori i činjenica da na ovom motociklu nema ni obrtomjera, ni pokazivača brzine, niti ikakvih drugih lampica koje bi nam rekle kad smo u neutralnom hodu, koliko imamo goriva, nivo ulja i sl. Okrenuti ključ, pritisnuti odlučno jedan gumbić ispod spremnika goriva i - to bi bilo to, što se elektronike tiče. Elektronsko ubrizgavanje goriva je, očito, za neke nježnije "pile", jer ovdje se koristi klasični rasplinjač Super G, također S'n'S porijekla. Dva ventila po cilindru, Andrews bregasta osovina i okretni moment preko 130 Nm na 4.500 okretaja, s tim da je od 2.200 do 4.600 okr/min okretni moment neprestano preko 100 Nm.

Suvozača možete odmah zaboraviti, jer nisu predviđeni ni sjedalo, niti oslonci za noge. Ovo je ipak motocikl za osobenjake i individualce. Ipak,

Dužina prednje vilice je 900 mm, a pod kutom je od 50 stupnjeva, tako da vam se prednji kotač s gumom dimenzija 130/90 R16 čini toliko daleko, da niste sigurni da pripada motociklu koji je pod vama



Najveći i
najsкупљи
vibrator na
svijetu

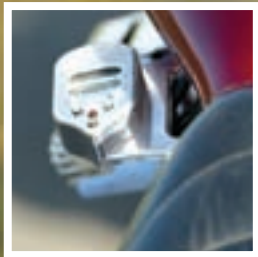


Zadnja guma je impresivnih dimenzija 230/60 R15. Motocikl nema ni obrtomjera, ni pokazivača brzine, niti ikakvih drugih lampica koje bi nam rekle kad smo u neutralnom hodu, koliko imamo goriva, nivo ulja i sl. Okrenuti ključ, pritisnuti odlučno jedan gumbić ispod spremnika goriva i - to bi bilo to, što se elektronike tiče

like, bilo to, što se tiče tehničkih karakteristika ove rijetke zvjerke.

A sad još malo subjektivnog dojma jednog okorjelog obožavatelja dva cilindra: Sve moje znanje i iskustvo na dva kotača palo je u vodu onog trena kad sam krenuo iz dvorišta trgovine "Janbo" u Lučkom kraj Zagreba, jer sam pomislio kako mi ne bi bila na odmet neka nova moto škola, za kategoriju u koju spada "ovo", koja god to kategorija bila. Prvih nekoliko kilometara bilo je tako traumatično, da sam pomislio sjahati s "pile" i dogurati je nazad, u već spomenuto dvorište. Uh! Jedva nekako, uz tešku muku, u drugu brzinu, a pronalaženje praznog hoda - nemoguća misija. S tim da svi, ali apsolutno svi, sudionici u prometu gledaju "papak", koji traži i traži "ler". A tek prvi ulazak u blagi desni zavoj... Ajoj!! Naginjem ja njega upravljачem, tijelom, nogama i rukama, ali ništa. Ode stroj svojeglavo ravno. Udri po kočnici, i još jedno "ništa". Jedva prodoh taj prvi zavoj, osjećajući se kao da zaista krotim divljeg konja. No, malo pomalo, sve nekako dođe na svoje, pa se nakon par sati "kroćenja" ove divlje zvijeri pokazalo da je zapravo ludo zabavno upoznavati taj divlji karakter i stapati se polako s tim bezobrazno masivnim, grubim i muškim čudom na dva kotača. I promatrati znatiželjne face djevojaka, žena, majki, kućanica, striptizeta, penzionera, djece, propalica, biznismena, učenika i vojnika, jer su svi, kraj kojih sam prošao, bilo da su u automobilu ili pješke, buljili kao u svjetsko čudo, koje su, malo uplašeni, prvo čuli izdaleka, a tek onda vidjeli otvorenih usta. Super osjećaj! Dodaš malo gasa, a svi se miču u stranu...

Ako volite taj osjećaj vladara ceste i ako ste spremni na tisuću nesavršenosti, a drugačiji ste od drugih, i pritom imate 29.000 eura, za koliko se prodaje ovaj crveni zmaj na dva kotača, lovu u džep, pa u Lučko. ■



ako ga baš morate "natovariti", može se naručiti sjedalo na vakum i tek tada se montiraju oslonci za noge suvozača. Sjedi se gotovo na podu, barem je takav osjećaj. Otprilike u istom nivou sa zadnjom gumom, koja je impresivnih dimenzija 230/60 R15, a široki, masivni upravljač, kao i nožne komande, toliko su daleko, da ne znam kako bih dosegnuo sve to da sam samo koji centimetar niži. Ovjes je, što me iznenadilo kod ovakvog grubijana, vrlo dobro riješen, a čine ga klasična hidraulična vilica naprijed i dva zračna podesiva amortizera otraga. Dužina prednje vilice je 900 mm, a promjer 41 mm, pod kutom od 50 stupnjeva, tako da vam se prednji kotač s gumom dimenzija 130/90 R16 čini toliko daleko, da niste sigurni da pripada motociklu koji je pod vama. Ulasci u zavoj s prednjom vilicom tih dimenzija su posebna priča, ali o tome ćemo malo kasnije.

Kad sam prvi put onako ležerno kažiprstom stisnuo kočnicu, stislo mi se i nešto drugo, jer sam mislio da neću stati do drugog dijela grada. Čak sam pomislio da prednja kočnica uopće ne radi, ali kako je sve na ovom stroju bezobrazno grubo i muški, stisnuo sam je cijelom šakom i svom snagom i zaustavio nekako tih 300 kg kroma i lima. (Mislim da su zapravo od plastike samo poklopci na žmigalcima i na svjetlu. Sve je drugo masivno, željezno i kromirano.) Prednja je kočnica Brembo

s jednim jednim klipičem i treba je zaista stisnuti svom snagom da se nešto dogodi, a u tom slučaju sasvim pristojno ispunjava svoju funkciju. Zadnja je kočnica Performance Maschine s dva klipiča, ali je jako teško izravnati stopalo da bi se do nje ozbiljnije i došlo. No, ovo i nije motocikl za nagla kočenje, nego za prostrani highway, pa po gasu, sve dok ima goriva... A gorivo "pije" muški, što je i red za tih 1.700 ccm. Osamnaest litara, koliki stane u spremnik, potroši se vrlo brzo i ta je količina dostatna za nekih 180 km. Znači, desetak litara na 100 km, ali ako već izbrojite toliko novaca za "pilu", tih 10 l/100 km ne bi vam trebao biti neki problem.

Eh, sad ono što je kod ove naprave najfascinantnija komponenta, a to je zvuk. Jedinu nedostatak meni najdražeg Moto-Pulsa je da sve možete vidjeti i pročitati, ali bih ja tako volio da ovaj zvuk možete nekako i čuti, jer će mi to biti tako teško opisati riječima. Toliko je puta upotrijebljen izraz grmljavina, da sve što je i malo glasnije od uobičajenog zovemo tom imenicom. Ali, ovo je nešto znatno jače i glasnije. Zaista se tresu tlo ispod vas i motocikla. Najzornije ću vam to opisati ako vam priznam da su neke gospode, kad sam prošao kraj njih, u smrtnom strahu ispustile vrećice s placa, jer su valjda pomislile na najgore: potres, smak svijeta i slično... Neopisiv zvuk.

Ispušne cijevi su dva u dva, a potpisuje ih već spominjana manufaktura F. Kodlin. To bi, otpr-