

[ **El Toro Motorcycles 124** ]

Ovaj motocikl ima samo 124 "kubika", ali svi šesnaestgodišnji vlasnici A1 vozačke dozvole mogu odmah zaboraviti na njega, jer radi se o kubnim inčima. Vjerovali ili ne, zapremina unikata koji je pred nama prelazi dvije litre po našim mjerama, a sasvim je očito da su i sve druge dimenzije vrlo izdašne

me nema, ali svega drugog ima puno i previše. Zapremina je velika, guma je široka, a duljina više nego impresivna, samo je sjedalo malo. Naravno, to nije ništa čudno ako znamo da je pred nama istinski unikat, pažljivo načinjen i osmišljen do posljednjeg vijka. Ova transformacija iz hrpe dijelova, lima i limenki boje dogodila se u jednoj od tek nekoliko istinskih custom radionica u Hrvatskoj, El Toro Motorcycles. U mjestu Laduč kod Zaprešića nedaleko Zagreba nastaju vrlo zanimljive prerade, a kako smo imali prilike do sada vidjeti, većini

možemo pridodati i pridjev "ekstremne". Motocikl koji je pred nama takav je u baš svakom pogledu.

**Nemoj da fali!**

Vjerojatno vođeni devizom "kad je bal, nek' je maskenbal" ili nekom od izvedenica, naručitelj ovog motocikla i djelatnici tvrtke El Toro Motorcycles nisu bili umjereni kada je trebalo osmisлити ovo čudo. Kao osnova je odabran okvir tvrtke Rucker Performance s pripadajućim spremnikom goriva koji lijepo prati zadane linije, a zatim su u se odlučili i za agregat. Prst sudbine je pokazao na dinosaura među



V-2 zrakom hlađenim strojevima u katalogu tvrtke S&S. Osim impresivne pojave tu je i impresivna zapremina od 124 kubna inča, odnosno prevedeno na naše mjere malo više od 2.000 kubičnih centimetara. Ova

# 124 "kubika"



Ako veličina cilindara nije dovoljna, broj 124 označava zapreminu agregata u kubnim inčima



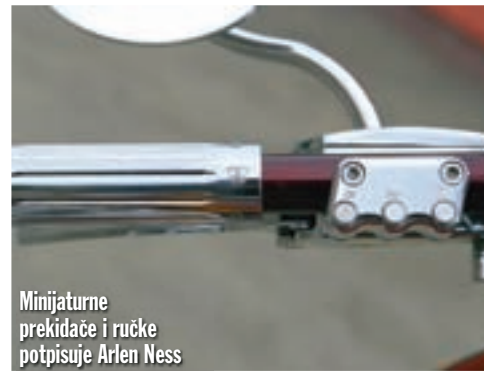


Primarni prijenos je riješen otvorenim remenom

zapremina, koje se ne bi posramila niti većina kombi vozila, bez posebne muke oslobada 162 konjske snage i to uz pomoć jednostavnog S&S Super G rasplinjača ogromnog promjera. Kako prilikom prolaska pored vrtića

agregat ne bi nehotično usisao nečije dijete, tu je i filter zraka s mrežicom. Spomenuta "konjica" nastavlja put prema stražnjem kraju preko otvorenog primarnog remenskog prijenosa koji nosi potpis Arlena Nessa, a prije

nego stigne do stražnjeg kotača prolazi kroz šeststupanjsku mjenjačku kutiju tvrtke Rev Tech. Spomenuli smo stražnji kotač, pa vam možemo reći i da stražnja guma mjeri solidnih 300/35-18, a prednja je dimenzija 120/70-21, s tim da se obje gume nalaze na naplaticima Arlen Ness. Zapravo, taj je dizajner očito privukao pozornost naručitelja – naime, njegovo djelo su i prednja vilica, trokuti i tri kočiona diska promjera 11 inča odnosno 279 mm. Kočiona klijesta kao i većina dijelova dolaze iz SAD, a izradila ih je tvrtka Wilwood. Nožne komande proizvod su tvrtke Accutronix, čije ime zvuči kao da se radi o proizvođaču kalkulatora, ali ne možemo reći



Minijature prekidace i ručke potpisuje Arlen Ness



# za velike dečke

Ovakve prerade su tipično obilne u gotovo svakom pogledu. Obujem agregata, duljina, širina gume...



Stražnji blatobran se stapa s okvirom i spremnikom goriva



Neveliko sjedalo je ručni rad



Sjajni krom je naglašen još sjajnijom kombinacijom boja

da njihovi sjajni aluminijски proizvodi nisu lijepi. Oku skrivena elektronika, koja je neizostavna za pravilan rad velikog agregata, također dolazi iz zemlje s crnim predsjednikom i nosi logo tvrtke Dacota Digital. Stražnji ovjes možemo opisati kao softail, jer su amortizeri "pospremljeni" ispod mjenjača, a vilica je - poput okvira - proizvod Rucker Performance. Ostaje nam još opisati sve dijelove koji ovaj motocikl čine istinskim unikatnom. Za početak je tu upravljač, koji zajedno sa već spomenutim nožnim komandama

vozača postavlja u prilično ekstreman položaj, a na upravljaču su minijaturni prekidači i lijepe ručke koje opet potpisuje Arlen Ness. Ukoliko mislite da je "ralica" na okviru samo estetski element, nemalo griješite - vrijedne ruke tu su smjestile spremnik za ulje, a otvor za ulijevanje se nalazi pomalo zaklonjen, s lijeve strane glave okvira. Na tom dijelu primjećujemo i otvore koji trebaju što manje izlagati pogledu sajle i ožičenja koja trebaju pronaći put s upravljača prema ostatku motocikla. Maleno sjedalo je unikatno, ali po našem mišljenju daleko više pažnje zaslužuje stražnji blatobran, koji je uklopljen u stražnji dio motocikla, pa se nadovezuje i na spremnik goriva. Ovaj element je primjer modernih rješenja na unikatnim motociklima, ali i primjer vještine tvorca ovog motocikla. Iako smo nesumnjivo zaboravili spomenuti pokoji detalj ovako složenog motocikla, na koncu ćemo još istaknuti

kombinaciju boja, koja naglašava posebnost ovog bezimenog motocikla. Ispod nekoliko slojeva prozirnog laka koji daje duboki sjaj nalaze se crna i tamno crvena boja s bogatim perla efektom, a razdvaja ih linija upadljivih "vatrica" plemenskog dizajna. I to je - kao i ostali elementi jedinstveni za ovaj motocikl - djelo tvrtke El Toro Motorcycles.



Stražnja guma je široka "samo" 300 mm

**Nikada nije previše**

Postoji logika po kojoj bismo ovakav i sve slične motocikle lako prozvali pretjerivanjem, ali nismo skloni tako razmišljati. Zapravo, preblizu smo tome da nam se sviđe ekstremni položaj, neumjerena zapremina, moćna buka i sve drugo što odlikuje ovaj motocikl, a korak nakon toga je da ga poželimo. Tu se pojavljuje problem cijene, koja je osjetno niža od, primjerice, cijene blindiranog BMW-a, ali je i osjetno viša od cijene prosječnog motocikla na našim prometnicama.

Naravno, kako je riječ o unikatnom koji je proizvod mašte tvorca i ispunjenje snova naručitelja, komentiranje iznosa postaje pomalo suvišno. Ovo je u svakom slučaju još jedan primjer rasta custom scene u Lijepoj našoj i kao takav nas i veseli.

Odat ćemo vam i jednu tajnu: Ako o ovom motociklu želite raspravljati s prijateljima u omiljenom okupljaštu motociklista i istomišljenika, ne morate sami izmišljati ime jer njegovi tvorcii ga od milja zovu "Požeški Monstrum". ■



Aluminijски naplatci su kao i kočioni diskovi Arlen Ness dizajn



U "ralici" je smješten spremnik ulja



Mjenjačka kutija ima 6 stupnjeva prijenosa



Pazilo se na svaki element dizajna



Otvor za ulijevanje ulja je pomalo prikriven, kao i kanali za ožičenje