



# Ljubav za sva vremena

**Samo se prave ljubavi pamte, dok one prolazne vrlo brzo padaju u zaborav. Ovo je priča o novigradskom restauratoru i zaljubljeniku u old timere i njegovoj Gileri Rossa Extra 175, na koju je poput pravog gentlemana čekao gotovo dva i pol desetljeća. No, godine nisu važne za pravu ljubav, jer ona ne poznaje granice, ona je jedna jedina, ona je posebna, ona je vječna. Još ako se radi o "dami" kakvih nema puno na ovome svijetu, onda nijedna žrtva nije prevelika**

PIŠE I FOTO: NINO RADETIĆ

**S**vima nam je dobro poznata strast i ljubav prema motociklima današnjice, vozilima napredne tehnologije i visokih performansi koja svakodnevno izazivaju divljenje i žudnju zaljubljenika u moto svijet. U toj skupini obožavatelja postoji i ona znatno manja podgrupa zaljubljenika u motocikle iz povijesti, tzv. oldtimere koji su kroz prošlost žarili i palili prometnicama i natjecateljskim stazama, a koji su nakon mirovine dospjeli u ruke ljudi spremnih uložiti veliku količinu strpljenja i rada kako bi ih ponovno doveli u nekadašnje, savršeno stanje.

Vrijednost takvih restauriranih vozila teško se može izraziti novcem, što nam potvrđuju i sami vlasnici tih vječnih klasika.

Ovo je priča o Gileri 175 Rossa Extra i njenom vlasniku, g. Zdravku Pilku, koji je još kao mladić, prije tridesetak godina, tom istom Gilerom "letio" istarskim cestama. Inače, povijest Gilere 175 Rossa Extra započinje 1957. godine kada se pojavljuje na tržištu u limitiranoj seriji od 6.000 proizvedenih primjeraka. Motocikl je nastao na bazi tadašnjeg cestovno-sportskog modela Extra 175, od kojeg se osim po nekim sportskim detaljima razlikovao i u gotovo 80% dijelova. Ovo ukratko znači da su osim dizajna

promijenjeni ili doručeni i gotovo svi glavni elementi motocikla. Tako se u odnosu na standardnu verziju limitirana Rossa Extra odlikuje drugačijim upravljačem, redizajniranim spremnikom goriva, te novim sjedalom vozača i suvozača. Nožne komande se nalaze na suprotnim stranama od uobičajenih, komande mjenjača su lijevo, a kočnice desno, na drugu stranu je postavljen i ispuh od inoksa tipa 2-1, dok su aluminijski kotači zamijenjeni klasičnim žičanima. Nove izvedbe su bile i natjecateljske bubanj kočnice, kao i dijelovi motora od kojih ćemo izdvojiti samo aluminijsku glavu cilindra (standard-

na gus, primarni prijenos s dvostrukim, odnosno duplex lancem), te redizajnirani karter ulja. Isto tako, osim novih kota i dimenzija, čelični okvir je na limitiranom modelu izrađen od cjevastih, a ne od kvadratnih profila kao kod standardne inačice. Zahvaljujući navedenim doradama Rossa Extra 175 se odlikovala i ekskluzivnim karakterom koji su još dodatno potencirale bolje performanse i kvalitetnije ciklističke osobine.

Na naše prostore ovaj nekadašnji racer sa znakom dva prstena dolazi 1962 g. i to u ruke Pilkovog bratića, u čijem vlasništvu ostaje sve do 1973 g. Iako je g. Pilko još od pr-





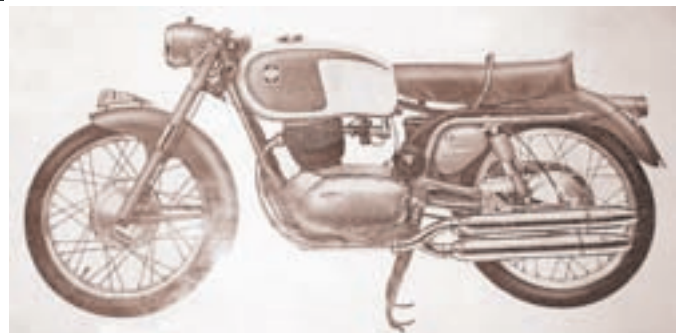
vog kontakta bio potpuno opsjednut ovim motociklom i želio ga u svom vlasništvu, Rossa Extra ipak odlazi u ruke sasvim druge osobe, i to za cijenu od samo jedne "dumijane" (vrč vina). Inače, Gilera odlazi u vlasništvo strastvenog kolekcionara BMW-a i Moto Guzzija koji živi i radi u Holandiji, a u svojoj kući ima pravi muzej oldtimera. S obzirom da g. Pilku Gilera ostaje u nezaboravnoj uspomeni, zadnjih desetak godina provodi u traženju i raspitivanju o njoj, da bi 2003. napokon dobio informaciju gdje se motocikl nalazi. Kako je informacija bila točna, uspostavljen je kontakt sa tadašnjim vlasnikom i promjena vlasnika je još jednom uspješno obavljena.

S obzirom na godine stajanja i neodržavanja, Gilera je bila u dosta lošem stanju. No, kako je novi vlasnik proveo skoro desetljeće u potrazi za motociklom svojih snova, nije više bilo vremena za gubljenje. Nakon što je

motocikl transportiran do Novigrada, odmah se pristupilo kompletnoj restauraciji, kako bi se Rossa Extra vratila u prvobitno stanje.

Motocikl je rastavljen u sastavne dijelove i to do zadnjeg vijka, a okvir je već drugi dan poslan na pjeskarenje u brodogradilište Uljanik. Nakon pjeskarenja okvir je zaštićen premazom protiv korozije koji ne gori prilikom varenja, te iz Pule ide u Fažanu na banjanje.

Kuru pomlađivanja prošli su i svi vijci koji su podvrgnuti procesu kromiranja, dok su dijelovi koji su nedostajali, kao što su oslonci za noge suvozača, pumpa, akumulator, ži-



ce za kotače, zračnice itd., nabavljeni u originalnoj izvedbi na jugu Italije.

U međuvremenu je i pogonski agregat rastavljen, servisiran i očišćen. Izmijenjene su i sve brtve motora, a rengenski pregled su prošli i dinamo, alternator, ventili, cilindar, dijelovi motora i rasplinjači. S obzirom da je spremnik goriva bio pun oštećenja od dugogodišnje korozije, odnijet je u Apriljinu





tvornicu, gdje je kompletna unutrašnjost zaštićena specijalnom masom.

Po obradi svih vitalnih dijelova napokon se pristupilo i sklapanju Gilere. Mašina je vraćena na okvir, baš kao i amortizeri koji su prethodno obojani i kompletno servisirani; na kotače su postavljene nove žice, dok je struja ostala u svom originalnom izdanju. Restaurirano je i sjedalo motocikla. Opruge i kostur sjedala prvo su bili ispjeskareni, pos-

lije toga obojani, a pozom je sjedalo presvučeno novom kožom. Obojan je i spremnik goriva, kao i svi natpisi i vidljive oznake, s time da nisu korištene naljepnice. Svi sitniji dijelovi na motoru kao što su svjetla, sajle, ručice kočnica i kvačila, bili su - ako je bilo moguće - restaurirani ili su nabavljeni novi, originalni. Prilikom sklapanja okvira i motora ispod svakog vijka su postavljene i mešingani podlošci, kako se ne bi oštetila boja.

Na kraju, na motocikl je postavljen i novi originalni volan koji je kupljen još 1973. u Trstu, da bi na motocikl napokon bio postavljen tek 2004. g.

Po završetku restauracije Gilera je bez poteškoća registrirana u 8. mjesecu 2004. godine. Inače, od početka restauracije do kompletnog sklapanja i paljenja Gilere uloženo je oko 400 sati rada, živaca i moguća rastava braka. Da pojasnimo ovo zadnje. Naime, kako vlasnik cijeli tjedan radi u Italiji i kući dolazi samo vikendom, svoje je slobodno vrijeme, umjesto sa suprugom, provodio u radioni. Mislimo da daljnji razvoj događaja nije potrebno previše komentirati.

Prema tome, prije nego što se odlučite za neki sličan poduhvat, dobro provjerite svoju imovinsku karticu, jer nakon što dovršite svog metalnog ljubimca, velika je vjerojatnost da će se na njoj mnoge stavke promijeniti.

Po riječima vlasnika, osim same vožnje najveće zadovoljstvo njegov mu ljubimac pruža kad ga parkira na novigradsku rivu i iz obližnjeg lokala promatra grupice Talijana koji se skupljaju oko Gilere i nagadaju njeno godište. Ipak, najveća nagrada za uloženi trud dolazi od istinskih poznavatelja i zaljubljenika u old-timer motocikle, a kako i ne bi, kad opisana "bakica" pripada elitnoj skupini od svega 6 primjeraka koji se danas nalaze u Europi i za koje se zna da su u voznom stanju. Navedenu ekskluzivnost u potpunosti prati i cijena ovih motocikala, koja se na tržištu old-timera kreće između 15.000 - 20.000 eura.

Osim opisane Gilere 175 Rossa Extra u Pilkovoj garaži se nalazi još nekoliko vrijednih i u potpunosti restauriranih oldtimera: dva Solexa iz 60. godine, Lambretta 150 LD iz 1956. godine i Vespa 125 iz 1953. godine.

Ali Pilku ni to nije dovoljno. Naime, kako je restauracija njegove opsesije iz mladosti završena, na red je već došao novi projekt, no, kako se radi o vrlo rijetkom primjerku motocikla, to za sada ostaje tajna koju ćemo vam otkriti u jednom od narednih izdanja Moto Pulsa. ■

