



MOTO GUZZI

Breva V750 I.E.

Nova Guzzijeva 750-tica dotjeranija je od svih svojih prethodnika, svježijih linija i kvalitetnije završne obrade. Lagana je za voziti i vrlo udobna. Mane su joj skromne performanse i cijena koja je viša nego kod konkurencije. Završna obrada bi se mogla još poboljšati. Nasuprot tome, osobnost poprečnog V agregata je neosporna, a pedigree prvoklasan



Korak naprijed

Blagost kojom motor razvija snagu pomaže neiskusnijim vozačima u svim uvjetima vožnje. Isto tako, motocikl se odlikuje lakoćom upravljanja i okretnošću zahvaljujući visokom upravljaču s velikim zakretnim kutom



Mеду motociklistima već dugo kruži izreka: "Talijanski motocikli uzbuđuju, japanski rade". Iako na prvi pogled zvuči sasvim simpatično, ona ima i svoje dvojako, zločesto značenje. Njom se htjelo ukazati na strojeve bez duše s jedne strane i slabu pouzdanost onih drugih. Ipak, u posljednjih nekoliko godina nekolicina talijanskih proizvođača neprestano pobija ovu tvrdnju zahvaljujući svojoj kvalitetnijoj izradi. Jedan od predvodnika spomenute grupe svakako je venecijanska marka Aprilija čijim je motociklima danas zaista teško za pronaći neku konkretniju manu glede izrade. Što se Moto Guzzija tiče, stvari stoje bitno drugačije i o tome smo pisali u tekstovima o njemu u prethodnim izdanjima. Riječ je o originalnim motociklima vrlo klasične koncepcije koji bez obzira na ubrzani tehnički napredak konkurencije još uvijek žive u prošlom vremenu. Možda baš radi toga posjeduju veliki broj fanatičnih obožavatelja koji prelaze preko svih tih mana, jer one donekadno to ni nisu bile. Radi smanjenja tekućih troškova i neulaganja u tehnologiju završna obrada je bila često nedorečena, električna instalacija nepouzdana, ovjes pod-dimenzioniran, dijelovi su hrđali, mjenjač je bio prilično neprecizan i bučan, i tako dalje.

Ipak, od prošle godine mnoge su stvari krenule na bolje jer je vlasništvo nad Moto Guzzijem preuzela Aprilija. Od

tog trenutka dolazi do velikih promjena u samoj proizvodnji. Svim silama pokušavaju se otkloniti dosadašnje nepreciznosti kako bi se razina završnog proizvoda podigla na razinu koja je kod Aprilijinih modela već odavno postala neizostavni standard. Breda je prvi takav proizvod. Dosadašnja prodajna gama klasičnih "orlovih" modela i dalje ostaje u ponudi i to u nepromijenjenom obliku. No, pod dirigentskom palicom Aprilije na tržište vrlo brzo dolazi i nekoliko futurističkih prototipova i novih modela.

Breda V 750 i.e. najmanji je proizvod među pridošlicama namijenjen prvenstveno početnicima, ljepšem spolu i onima koji tek ulaze u klub ljubitelja Guzzievih vozila. Riječ je o motociklu ugodnih linija i ne pretjeranih performansi koji uspješno spaja tradicionalna i moderna rješenja. Koliko novi vlasnici očekuju od ovog modela govori nam i njegovo ime - Breda, kako se u Italiji naziva vjetar sa jezera Como koji donosi lijepo vrijeme. Ovim se zasigurno asocira na novu poslovnu politiku Moto Guzzija s kojom će se ova tvrtka od sada predstavljati na tržištu.

Što se modernizacije tiče, ovdje prvenstveno mislimo na dizajn koji dosadašnje oblike zamjenjuje puno elegantnijim i atraktivnijim rješenjima. Počet ćemo od spremnika goriva zapremine 18 l koji svojom izvedbom prati aktualne trendove s naglašenim udubljenjima za smještaj nogu vozača, a ukupnom doj-

mu doprinose i interesantno izvedeni bočni poklopci s prednje strane spremnika. Isto tako poseban "štih" cijelom motociklu daje i jednodjelno sjedalo potpuno kontrastne boje od boje plastičnih oplata motocikla. Sjedalo je velikih dimenzija i dobro je tapecirano, tako da osigurava udoban smještaj, kako za vozača, tako i za suvozača. Stražnji je kraj vrlo jednostavno izveden i više slični nekom korejskom ili tajvanskom proiz-





Breva je motocikl modernog vala i malih dimenzija u odnosu na dosadašnje Guzzi-eve modele, a namijenjen je nezahthtvenoj klijenteli



vodu. Na upečatljivom blatobranu velikih dimenzija s gornje strane pozicioniran je masivni rukohvat za suvozača koji u potpunosti obavlja "štop" svjetlo. Spojevi su izvedeni gotovo besprijekorno, a bojanje motocikla puno je kvalitetnije nego na prethodnim modelima.

Upravljačka ploča s dvostrukim analognim instrumentima i kontrolnim svjetlima u sredini zadržavaju dizajn iz osamdesetih godina. Ipak, upravo s ovim elementima započinje i tehnički dio napretka zbog čega Breva otvara sasvim novo poglavlje. Naime, brzinomeri na prijašnjim Guzzijevim modelima bili su neprecizni, kazaljke su oscilirale, kontrolna svjetla nisu bila vidljiva danju, a svjetla i grafička rješenja bili su daleko od savršenstva. Sada su kontrolna svjetla vrlo pregledna, grafika je i dalje klasična, ali ugodna, a tu je i displej koji daje podatke o ukupnom i parcijalnom broju prijeđenih kilometara, točnom vremenu i vanjskoj temperaturi.

Kad govorimo o pogonskom agregatu, on se ne razlikuje bitno od 750-tica iz prijašnjih godina. Naime, sam motor i dalje zadržava tradicionalna rješenja kao što su dvocilindrični poprečno postavljani V motor pod 90° s dva ventila po cilindru. Hlađenje je zračno, a razvod je riješen vratilima i klackalicama. Mo-

dernizacija je zahvatila napajanje, tako da se umjesto nekadašnjih rasplinjača napajanje gorivom vrši elektronskim sustavom tvrtke Weber-Marelli s leptirastim tijelima promjera 36 mm. Nešto lošiji dojam ostavlja podatak o ukupnoj snazi s obzirom da Breva V 750 i.e. iz zapremine od 744 ccm razvija skromnih 48,2 KS pri 6.800 okr/min uz okretni moment od 54,7 Nm pri 3.600 okr/min.

Od ostalih detalja spomenut ćemo završni prijenos s pogonskom osovinom i kardanskim zglobovima, okvir s dvostrukom košarom otvorenog tipa koja se može rastaviti i stražnju vilicu smještenu unutar kartera. Ne nalazimo ništa loše u ovoj prividnoj inertnosti tvrtke, jer ipak je riječ o mahom učinkovitim rješenjima zahvaljujući kojima motocikl ostaje vrlo osoban i jednostavan.

S obzirom na namjenu motocikla ciklistika ne predstavlja nikakvu revoluciju. Ona je koncipirana u skladu sa performansama i ukupnom masom motocikla od 182 kg. Sprijeda se ugrađuje samo jedan disk promjera 320 mm na koji djeluju kočiona kliješta Brembo Serie Oro s 4 klipića, dok je na stražnjem kotaču disk promjera 260 mm. Ovjes je povjeren klasičnoj vilici s cijevima promjera 40 mm, a za upijanje neravnina straga zaduženi su



U usporedbi s prethodnim Guzzijevim modelima Brevia V 750 i.e. je mali motocikl umjerene težine namijenjen djevojkama i početnicima koji preferiraju proizvode ove talijanske tvrtke

tvrdi podešeni dvostruki amortizeri koji se mogu regulirati samo djelovanjem na opterećenje opruge.

Moramo priznati da su nas najviše začudile dimenzije guma od 110/70-17 sprijeda i 130/80-17 straga, jer je to veličina kojom se većinom opremaju modeli manje zapremine.

Za upravljačem Brevia V 750 i.e. djeluje vrlo vitko i udobno. Oslonci za noge postavljene su prilično nisko kako bi

smještaj nogu vozača bio što udobniji, dok je upravljač uzak, visok i umjereno zakrenut prema natrag. Sjedalo postavljeno na 790 mm od tla osigurava dobru kontrolu motocikla, a za vozače nižeg stasa kao dodatna oprema u ponudi je i sjedalo koje ravninu sjedenja spušta na svega 760 mm od tla.

Vratit ćemo se malo na oslonce za noge vozača, koji su, osim što su postavljene nisko, pozicionirani previše prema naprijed, tako da prilikom svakog spuštanja noge na tlo smetaju, odnosno zapinje za njih. Niti bočni oslonac nije na najsretnijem mjestu, ne zato što dolazi u dodir s podlogom već kod nagiba od samo 30o, nego i zbog toga što ga je teško izvući. Osim toga, oslonac je vrlo kratak, tako da je motocikl vrlo nestabilno oslonjen. Začuduje i činjenica

Napajanje je riješeno modernim sustavom elektronski nadziranog ubrizgavanja goriva Weber-Marelli s leptirastim tijelima promjera 36 mm





Klasični instrumenti pregledniji su i precizniji u odnosu na rješenja s predhodnih modela



Sustav kočenja sastoji se od prednjeg diska promjera 320 mm na koji djeluje čeljust Brembo Serie Oro s 4 klipića. Straga se nalazi disk promjera 260 mm na koji djeluje čeljust s dva klipića



da središnji oslonac dolazi tek u opciji dodatne opreme.

Motor uvijek spremno pali i javlja se karakterističnim "mrmljanjem" dvocilindraša. Zahvaljujući sustavu napajanja gorivom Weber-Marelli snaga se razvija fluidno, a bez nekih naglašenijih trzaja

moguće je ubrzavati već od 1.000 okr/min, dok je puni potisak prisutan od 2 500 okr/min na više. Ova elastičnost pomaže novopečenim motociklistima jer je znatno smanjena opasnost od gašenja motora kod pokretanja. Dakako, ovakav je motocikl dopadljiv i ljubitelji-

ma turističke vožnje koja teče glatko bez čestog mijenjanja stupnjeva prijenosa. Imamo li na pameti prijašnje izvedbe, Brevin petobrzinski mjenjač je kao iz priče. Precizan je, a prazan hod se lako pronalazi. Istina, i dalje je dugog hoda, no, dugi su i stupnjevi prijenosa. Spojka

Može li legendarno ime opravdati visoku cijenu i zastarjelu koncepciju motora?



je robusna, ali u ovom slučaju mekana i modulabilna.

Idealno okruženje ovog motocikla su lagane i blago zavojite dionice bez osobito oštih zavoja. Tu ovaj model daje najbolje od sebe, a ciklistika omogućuje dinamičnu vožnju ukoliko imate mirnu narav i ne "napadate" zavoje. Uostalom, kao što smo već spomenuli, u suprotnom nisko postavljeni oslonci za noge odmah dolaze u kontakt sa podlogom, što baš i nije ugodan osjećaj. Kod učestalih vezanih zavoja osjeća se izvjesna inercija, poglavito ako želimo naglo promijeniti nagib i putanju. S obzirom na ukupnu masu i osovinski razmak od 1.450 mm, od Breve smo očekivali puno bolju reaktivnost. Kvalitetnije performanse očekivali smo i od kočionog sustava koji ima dobru sposobnost modulacije, ali zato bilo kakvo snažnije kočenje sprijeda zahtjeva snažan stisak poluge kočnice.

Nikakav pomak nije napravljen niti po pitanju neugodnog uvijanja motocikla prilikom izmjene brzina iz više u nižu, što je posljedica grubog kardanskog prijenosa bez protutrznog uređaja i neosjetljivih amortizera, što bitno utječe na ukupnu stabilnost motocikla. Sve u svemu, Brevia 750 i.e. ne voli pretjerano nervoznu vožnju s naglim promjenama nagiba, pravca ili stupnja prijenosa, nego preferira okrugle i skladne putanje.

Još jedno ograničenje svojstveno svim "golim" motociklima dolazi u vidu

skromne vjetrobranske zaštite. Naime, kod viših brzina serijski ugrađeno vjetrobransko staklo osigurava slabu zaštitu poprsja, ramena i kacige, a vozač ulaže dosta napora kako bi i noge održao priljubljenim uz motocikl.

S druge strane, vidljiv napredak učinjen je po pitanju vibracija koje su osjetno manje nego na dosadašnjim Moto Guzzijevim modelima. Ipak, vibracije su i dalje prisutne i to na višim režimima, kada do izražaja dolaze na upravljaču. Vibracije se prenose i na oslonce za noge, no to ne stvara veće neugodnosti vozaču.

Treba još naglasiti da se kod ovog modela nazočnost putnika ne smatra

izvanrednom situacijom. Naime, suvozački prostor je i više nego prostran, sjedalo je meko, a oslonci za noge su na pravome mjestu. Suvozaču je na raspolaganju i veliki rukohvat, a ovjes je već serijski podešen za vožnju u paru.

Dakle, Brevia V 750 i.e. se u vožnji ponaša dobro ako zahtjevi nisu pretjerani, njome je lako upravljati, a idealna je za početnike ili za žensku populaciju. U usporedbi s konkurencijom cijena od 62.580 kn nije opravdana ukoliko niste veliki fan talijanske škole izrade motocikala. ✓

Boris Metikoš

IZMJERENI PODACI:

Maksimalna brzina: 167,4 km/h

Težina: 183,8 kg

Potrošnja: po gradu 7,5 l, pri 130 km/h 6.6 l, maksimalno 9,5

UBRZANJE

Predeni metri	Vrijeme (sec)	Brzina (km/h)
100	6,10	101,4
200	9,24	125,1
300	11,99	136,5
400	14,53	145,1

Izmjereno	Snaga (ks-okr)	Okretni moment (kgm-okr)
Na kotaču	41,7-6.500	5,26-3.250
Na radilici	46,2-6.500	5,83-3.250

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni, V 90°, promjer x hod: 80 x 74 mm, obujam 744 ccm, odnos kompresije 9,6:1, **razvod:** jedna bregasta osovina u glavi s 2 ventila po cilindru, hlađenje zrakom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje Weber-Marelli, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 5 brzina. **Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda Marzocchi klasična vilica s cijevima od 40 mm, hod 130 mm; straga dvostruki amortizeri, hod 118 mm. **Gume:** prednja 110/70-17, stražnja 130/80-17. **Kočnice:** naprijed jednostruki plivajući diskovi od 320 mm i kočiona klješta sa 4 klipića, straga disk od 260 mm i 2 klipića. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.170, širina 720, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.449, težina 182 kg. **Deklarirano:** snaga - 48,3 ks (35,5 kW) pri 6.800 okr./min., max. okr. moment - 5,58 kgm (54,7 Nm) pri 3.600 okr./min.

PREDNOSTI

- položaj vozača
- jednostavan za uporabu
- nisko sjedalo
- osobnost

NEDOSTACI

- vjetrobranska zaštita
- bočni oslonac
- snaga
- uvijanje
- cijena

Pri punoj brzini do izražaja dolazi slaba vjetrobranska zaštita, a znatno se osjećaju i vibracije, osobito na ručicama

