

Brutalna ljepota

Upečatljiv dizajn, vrhunska cilizacija i naglašen sportski karakter samo su neke od pozitivnih osobina MV Aguste Brutale S. Cijena je ipak previsoka za jedan naked motocikl, a motoru nedostaje elastičnosti i upravljivosti na malim brzinama

Brutale zaista djeluje brutalno i nabijeno ali istovremeno i elegantno i unikatno



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Nakon što je tri godine boravio u "frižideru", od ove je sezone na tržištu napokon dostupan i naked model MV Aguste nastao na bazi ekskluzivnog sportaša F4. Ogoljeli F4 dolazi pod imenom Brutale 750. Već i samo ime govori o njegovom karakteru i estetskom dojmu kojeg su htjeli postići dizajneri. Bru-

tale na prvi pogled zaista djeluje brutalno i nabijeno, ali istovremeno i elegantno i unikatno. Jednom riječju, malo je motocikala koji od promatrača mogu izmamiti toliko uzdaha kao on. Za apsolutno jedinstven i originalan dizajn Brutalea glavnu "krivnju" snosi nitko drugi nego legendarni Massimo Tamburini, otac Ducatija 916 i MV Aguste F4. Iako je već dobio "Oscara" za model F4, Tamburini je isti uspjeh ostvario i s ovim naked motociklom. Isto tako, proizvodi MV

Aguste, F4 i Brutale, jedini su motocikli koji su dobili priznanja i nagrade za dizajn još prije nego li su sišli s proizvodnih traka. Za ovog genija zaista nema nikakve razlike radi li vozila sa ili bez "odijela". Krajnji rezultat uvijek je isti - fantastičan.

Velika pažnja je posvećena svakom detalju i zaista nema niti jednog jedinog dijela koji nije projektiran, modeliran i izveden gotovo do savršenstva. Ipak je ovdje riječ o proizvodu koji na oplatama nosi oznaku MV Agus-



Na "ogoljeloj" MV Agusti vozač se osjeća kao da je na sportskom, a ne na naked motociklu. Motocikl čvrsto slijedi putanju, tako da vozač uvijek ima osjećaj potpune kontrole

CIJENA
127.000 kn

te, motocikla od kojeg se uvijek očekuje najviše, kako u ciklističkom i tehnološkom smislu, tako i po pitanju kvalitete.

Po uzoru na sportski model i Brutale je u proizvodnju krenuo u dvije varijante: "Oro" - limitiranoj seriji namijenjenoj kolekcionarima i ljudima za koje papirnate vrijednosti nemaju neko osobito značenje, i "S" - osnovnoj verziji namijenjenoj nama "smrtnicima". S obzirom da je do zlatnog, "Oro", modela gotovo nemoguće doći, jer su ras-

prodani i prije nego što su proizvedeni, na testu vam predstavljamo velikoserijski Brutale S. Nemojte misliti da je to neki hendikep, jer osim razlike u materijalima i astronomskoj razlici u cijeni gotovo da i nema nekih drugih razlika između ova dva modela. Estetska komponenta, ciklistička i tehnološka pikanterija, sve je identično.

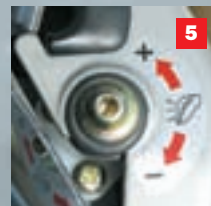
Došlo je vrijeme da konačno sjednemo na njega. Iako smo ga već toliko puta vidjeli pod jakim reflektorima svjetskih sajmov,

Brutale u stvarnosti djeluje još ljepše i prestižnije. U stvari, senzacionalan je u svakom pogledu i detalju. Ako ga pogledamo s prijedna, prvo što upada u oči je prednje svjetlo nepravilnog, elipsoidnog oblika koje je već odavno postalo predmet obožavanja i kopiranja, s više ili manje uspjeha, mnogih svjetskih proizvođača motocikala. Posebna priča su i masivni donji most upravljačkog mehanizma kao i Marzocchi upside-down vilica s cijevima promjera čak 50 mm. Za razliku od

- (1) Oslonci za noge s otisnutim logotipom
- (2) Pumpa stražnje kočnice smještena je pod motorom i u estetskom smislu ni najmanje ne narušava sklad
- (3) Atraktivnim dizajnom odlikuju se detalji poput spremnika ulja kvačila
- (4) Poluga Choke-a smještena je uz ručicu gasa
- (5) Podešavanje nagiba prednjeg svjetla
- (6) Elektronsko ubrizgavanje Weber-Marelli s leptirastim tijelima promjera 46 mm



Brutale vozača ne prima na sebe, nego "u sebe", tako da imate osjećaj kao da ste sastavni dio motocikla



modela Brutale, sportski F4 je opremljen Showa vilicom s nešto užim cijevima promjera 49 mm. Vrlo efektno djeluje i komandna ploča s višefunkcionalnim displejom nepravilnog oblika i velikim analognim mjerjačem broja okretaja.

Spremnik goriva kapaciteta 19 l vrlo je uzak, kao na dvocilindričnim motociklima, a njegovu vizualnu komponentu dodatno ističu i naglašeni usisi za zrak, kao i efektna

poširenja na gornjoj strani koja nimalo ne smetaju nogama. Sjedala su sportske izvedbe, tanka i slabo podstavljena, dok stražnji kraj naglašava srodstvo sa sportskim modelom iz matične kuće. Još efektnije od samih oplata djeluje jednostruka stražnja vilica, koja više podsjeća na neku suvremenu skulpturu nego na element ovjesa. Elegantni dvostruki ispušni sustav smješten je standardno, s desne strane.

O okviru i pogonskom agregatu, koji su identični modelu F4, već smo nekoliko puta pisali no, za one koji nisu redovito pratili ili su se tek nedavno uključili u svijet motocikala, ukratko ćemo ponoviti; Okvir se temelji na kombiniranoj konstrukciji od cijevi i lijevanih ploča legure aluminija, dok je četverocilindrični motor zapremine 749,4 cm³ krajnje kompaktnih dimenzija i obiluje zaista zanimljivim rješenjima. Spomenut će-

Impresivni prednji kraj s krupnim donjim "mostom" vilice čije su cijevi promjera čak 50 mm. Odličnom ovjesu i kočnicama Brutalea S nedostaje još samo nešto snažniji motor





U odnosu na F4 S na modelu Brutale izmijenjene su komore izgaranja, sklop spojke i klipovi koji su sada kovane, a ne lijevane izvedbe. Pored toga tu je i air-box manjih dimenzija i drukčija je mapa paljenja

mo samo da su u glavi smještene 4 radijalna ventila po cilindru s međusobnim kutom od 22 stupnja, da je napajanje povjereno elektronskom ubrizgavanju, hladnjak tekućina je konkavnog tipa, a mjenjač se može vaditi zajedno sa serijom zupčanika.

Ipak postoje neke razlike u odnosu na F4, a odnose se na komore izgaranja, sklop spojke i klipove koji su sada kovane, a ne lijevane izvedbe. Isto tako, air-box je manjih dimenzija, bregaste osovine su drugačije profilirane, izmijenjena je mapa paljenja, kao i ispušni sustav 4 u 2. Sve ove izmjene rezultirale su i nešto nižom ukupnom snagom "ogoljelog" modela koja iznosi 127 KS pri 12.500 okr/min uz okretni moment od 7,9 kgm pri 10.500 okr./min. To je ravno 10 KS i 0,4 kgm manje nego na Agustinom sportašu.

A sada je dosta suhoparnih podataka, krajnje je vrijeme da se posvetimo i onom najvažnijem dijelu, a to je dinamički opis ovog dragulja. Kao prvo, Brutale vozača ne prima na sebe, nego "u sebe", tako da imate osjećaj da ste sastavni dio motocikla. Kad uhvatite upravljač, tijelo je lagano nagnuto prema naprijed, pri čemu dobivate osjećaj potpune krutosti prednjeg kraja, a ruke kao da su "zacementirane" s upravljačkim sklopom. Sa stražnje strane motocikl djeluje vrlo kratko, odnosno, kao da nestaje odmah iza sjedala vozača. Mali je broj nakada koji na vozača prenose takav osjećaj čvrstoće i kompaktnih dimenzija.

Već prvi metri upućuju na oprez u gradskoj gužvi jer je radijus zakretanja vrlo mali, zbog čega je manevriranje na mjestu otežano, a prilikom polukružnog okretanja obavezno je spuštanje noge na tlo. Ako tomu pridodamo i činjenicu da je sjedalo vrlo tan-

ko, s malo podstave, i da su noge dosta savijene, odmah ćete shvatiti zbog čega se vozač na Brutaleu osjeća kao da je na sportskom, a ne na naked motociklu. Na vama je odluka da li vam takvo što odgovara ili ne. Nama osobno se sviđjelo.

Ni sjedalo suvozača ne odiše pretjeranim komforom, ali nije niti negostoljubivo kao na nekom čistokrvnom racing motociklu. Iako na prvi pogled izgleda dosta skromnih dimenzija, sjedalo je dobro profilirano i zadovoljavajuće površine. No, udobnost za suvozača mnogo više narušavaju oslonci za noge koji su postavljeni izrazito visoko i prema naprijed, tako da suvozač doslovno visi prema nazad.

Čim pritisnemo tipku startera, znamo da smo na motociklu s racing pedigreeom. Motor radi dosta bučno, no, to izgleda i mora biti tako zbog imago tvrtke. Osim što dolazi iz ispuha, buka još više dolazi i iz samog motora. U neutralu motor doslovno mrmlja i nije baš najmirniji, iako okretaji prema mjernom instrumentu ne osciliraju. S povećanjem brzine i broja okretaja buka mijenja tonove i sve više nalikuje zvuku koji proizvode kulturni talijanski automobili crvene boje, Ferrari. Ovo vas ne mora čuditi s obzirom da su upravo Ferrarijevi stručnjaci bili zaduženi za projektiranje Agustinog agregata. Zvuk je zaista specifičan, reski i prodoran, iako nakon nekog vremena postaje prenatravan, i ruku na srce, počinje ići na živce.

U uvjetima gradske vožnje kada se konstantno izmjenjuje dodavanje i oduzimanje gasa zbog "kreni-stani" situacija, Brutale naočigled otkazuje poslušnost i samouvjerenost pokazuje svoje sportsko srce projektirano više za natjecateljsku stazu. Naime, u podru-

čju od 2.000 - 6.000 okr/min motor je "prazan" i okretaje povećava relativno sporo. Kao da veza između komande gasa i stražnjeg kotača kasni. S druge strane, kada prijeđe prag od 6.500 okr/min, provala snage je prenatravana. Jednostavno, nema fluidnosti i kontinuiteta prilikom razvijanja snage. Nema zlatne sredine, ili motor ne ide ili ide pretjerano. Isto tako, Brutale se u gradskoj vožnji prilično zagrijava, ali i vibrira iznad prosjeka,



a vibracije se još dodatno povećavaju proporcionalno povećanju broju okretaja. U biti stalno ocrtava svoje ime - brutalni.

No, kako smo ga zapravo i nazvali sportskim motociklom, od njega se ne smiju tražiti obične stvari ili praktičnost kojom se odlikuju drugi nakedi. Prema tome, ovaj motocikl možda i nije najuvjerljiviji u urbanim sredinama, ali zato najbolje od sebe pruža na zavojitim i mješovitim dionicama kada do izražaja dolazi njegova superiorna ciklistika. U tim uvjetima se treba usredotočiti na visoko područje rada kako bi se iz ovog motocikla izvukao maksimum. Ovakav način vožnje podržava i šestbrzinski mjenjač sa tipičnim cross odnosima koji su vrlo tijesno i kratko raspoređeni.

Stabilnost u zavoju je odlična, a ulazak u zavoj je siguran i zahtjeva vrlo malo napora. U samom zavoju nema nikakvih oscilacija, motocikl čvrsto slijedi putanju, tako da vozač uvijek ima osjećaj potpune kontrole. Vozač u zavoj može ulaziti potpuno opušteno, nakon čega se u trenutku nađe u maksimalnom nagibu doslovno usidren na precizni okvir na kojem se baš ništa ne pomiče. S obzirom na ciklističke kote i gabarite Brutale S, koji su "extrasmall", promjena pravca kretanja ovim motociklom izvodi se trenutno, a nekada gotovo da imate osjećaj da motocikl ne čeka vašu naredbu nego vam jednostavno čita misli.

No, ono što nas se još više dojmilo kod ovako malog nakeda je činjenica da Brutale i na brzim dionicama ostaje stabilan i čvrsto u rukama vozača. Jednostavno, nema leljanja ili bilo kakvih nesigurnosti. Prava čarolija. Prilikom testiranja nismo mogli vjerovati da je nekome uspjele objediniti ove odlike koje obično poništavaju jedna drugu. Ovdje veliku ulogu ima ciklistika koja je na Brutaleu "pretjerano" dobra. Kapa dolje CRC, Centro Ricerce Cagiva - Centar za istraživanja Cagiva.

I podešenost ovjesa je tipično sportska, što znači tvrda, no, ovjes bez obzira na svoju krutost vrlo kvalitetno upija sve neravnine podloge. U stvari, ovjes se ponaša identično kao i ovjes najkvalitetnijih sportskih automobila. Tvrd je, kratkog hoda, a neravnine upija "tupo" i brzo, zbog čega ne narušava pretjerano udobnost, a doprinosi ukupnoj stabilnosti motocikla. Isto tako, ovakva podešenost ovjesa na vozača u svakom trenutku prenosi informacije o konfiguraciji podloge.

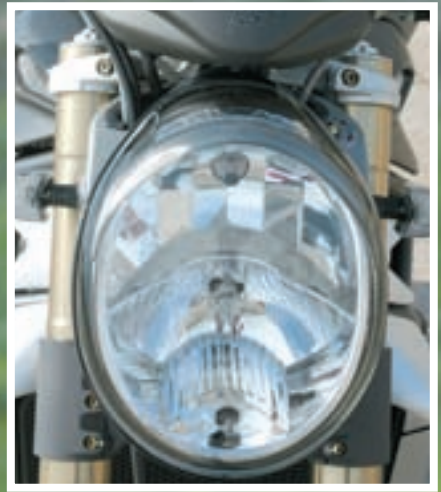
Kočenje je izvanredno, "osjećajno" i snažno. Za snažno zaustavljanje dovoljan je samo jedan prst na ručici. Zaista ne znamo tko bi poželio više. Više se radi o tome koliko hrabrosti imate, u svakom slučaju i od kočnica možete očekivati samo sve vrhunsko.

Na kraju ovog testa sa sigurnošću možemo konstatirati da MV Agusta Brutale S pripada vrlo uskom krugu nakeda koji u specifičnom omjeru nude unikatni šarm i sportske osobine. Ovakav koktel ima i svoju cijenu, a ona nije mala i iznosi 127.000 kn. Tako je i krug kupaca vrlo sužen. Pa ipak, svaki ponovni pogled na ovaj motocikl uvjeriti će vas da umjetnost nema cijene, čak niti u moto industriji. ■





Vrlo efektno djeluje prednje svijetlo nepravilnog, elipsoidnog oblika



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer i hod: 73,8 x 43,8 mm
Obujam: 749,4 ccm
Odnos kompresije: 12 :1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Weber-Marelli goriva s leptirastim tijelima promjera 46 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: kombinacija cjevastih profila i aluminijskih greda
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 50 mm, hod 128 mm; predtrag 101,5 mm; kut upravljača 24,5°; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/65-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm sa 6 klipčića, straga disk od 210 mm i 4 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.026, širina 820, visina sjedala 805, osovinski razmak 1.414, težina 185 kg
Deklarirano: snaga - 127 ks (93,4 kW) pri 12.500 okr./min., max. okr. moment - 7,9 kgm (77,4 Nm) pri 10.500 okr./min
Spremnik goriva: 19 l

+ ekskluzivnost, dizajn, ciklistika, agilnost na otvorenoj cesti, stabilnost, kočnice

- cijena, vibracije, grub odgovor na komandu gasa, neelastičnost motora, pretjerana buka ispušnog sustava, manevriranje u gradskoj vožnji

Na ovom motociklu zaista nema niti jednog jedinog detalja koji nije projektiran, modeliran i izveden gotovo do savršenstva



UBRZANJE

Predeni metri	Vrijeme (sec)	Brzina (km/h)
100	5,32	140,5
200	7,54	176,5
300	9,49	189,7
400	11,31	203,0

Izmjereno	Snaga (ks-okr)	Okr. moment (kgm-okr)
Na kotaču	110,4-12.500	7,11-10.500
Na radilici	121,0-12.500	7,79-10.500

IZMJERENI PODACI

Maksimalna brzina: 244,3 km/h

Težina: 195,6 kg

Potrošnja: po gradu 7,0 l, pri 130 km/h 5,6 l, maksimalno 9l