

[Moto Guzzi Brevva 850]

Novi vjetar s jezera Como

PIŠE: BORIS METIKOŠ

MANDELO DI LARRIO: Ovo malo mjesto na jezeru Como, poznatije kao rodno mjesto Moto Guzzija, prošlih je dana bilo centar motociklističkog svijeta. Razlog tomu je premijera novog člana iz porodice Brevva, koji se smjestio između oznaka 750 i 1100. Inače, "Brevvom" se u ovim krajevima naziva vjetar koji tjerajući kišu donosi lijepo vrijeme, što bi svakako trebalo imati svoje značenje u ovoj oživljenoj talijanskoj tvornici. Sukladno imenu koje nosi, ovaj model bi tvrtki trebao osigurati bolja vremena.

Iako je ovaj novi model po zapremini mnogo bliži manjoj Brevvi od 750 ccm, on nije proizašao iz nje, već je nastao na bazi većeg modela od 1100 ccm sa smanjenom zapreminom. Prisjetimo li se skorije prošlosti i prezentacije Breve 1100, koja je premijerno predstavljena na salonu motocikala u Milanu 2003. godine, vidjet ćemo da je Moto Guzzi upravo s ovim modelom tržištu predstavio novu generaciju svojih motocikala. Veće je i na prvi pogled bilo vidljivo da se u odnosu na prethodne proizvode ove tvrtke novi modeli odlikuju puno atraktivnijim dizajnom, primjenom moderne tehnologije, ali i kvalitetnijom završnom obradom, što je osobina kojom se prethodna generacija baš i nije mogla pohvaliti.

S obzirom da su od tada protekle pune tri godine, mnogi će s pravom reći: "već videno" i biti će u pravu. No, kako su naša specijalnost aktualni modeli, ni mi se nećemo previše osvrtni na poznatu Brevvu od 1100 ccm, nego ćemo se usredotočiti na potpuno novi, tek predstavljenoj model, Brevvu 850.

U stvari, Moto Guzzi je i s Brevvom primijenio istu filozofiju s kojom smo se susreli i kod modela Griso, a koja se ravna prema načelu: "dva srca u jednom tijelu". Ovo ukratko znači da osim po oznaci na vanjskim oplata gotovo da i nema nekih većih razlika između "srednje" i "velike" Breve. Riječ je, u stvari, o istim motociklima koji dijele sve tehničke, ciklističke i dizajnerske smjernice, a razlike između njih svode se samo na ukupnu zapreminu, koju određuju vrijednosti promjera i hoda, a sukladno tome i na vrijednosti maksimalne snage i okretnog momenta.

I dok će se mnogi pitati čmu dva gotovo identična modela koje karakteriziraju minimalne razlike, naše je mišljenje da su Moto Guzzijevi stručnjaci smišljeno razvili model od 850 ccm i da su s njim napravili pun pogodak. Kao prvo, u život je vraćena klasa od 850 ccm, koja je vrlo uspješno obilježila dobar dio Moto Guzzijeve povijesti. S druge strane, zanemarimo li daciju i naglasak bacimo na realnost, vidjet ćemo da je "srednji" model u primjeni puno uglađeniji i mekši od svoje veće sestre, a da su na njega i ukupna davanja vidljivo manja te je krajnja cijena kudikamo pristupačnija. Zavirimo li malo dublje u ovu klasu, vidjet ćemo isto tako da osim bavarskog proizvođača, BMW-a R 850 R, gotovo da i nema nekog ozbiljnijeg konkurenta ovakve koncepcije i usmjerenja.

Dizajn kao prekretnica

No, pogledajmo najprije kako je napravljen. Brevva 850 je moderan motocikl koji se odlikuje elegantnim linijama i velikom brigom za detalje.

CIJENA
78.900 kn



Moto Guzzi je prošli mjesec predstavio Brevu u verziji od 850 ccm. Ovu "medium" inačicu modela koji je označio prekretnicu novog Guzzijevog doba imali smo prilike isprobati na lokalnim cestama i serpentinama gorja koje se uzdiže iznad jezera Lago di Como. Osim modernog dizajna i vidno poboljšane razine završne obrade motocikl nas je ugodno iznenadio i svojom agilnošću, modulabilnim i snažnim kočnicama, vjetrobranskom zaštitom te iznimno udobnim smještajem. S druge strane, na niskim režimima vibracije su još uvijek naglašene, spojka je dosta tvrda, a ogledala su nepregledna. Cijena je sada konačno potpuno u okvirima klase

Isto tako, motocikl vizualno više ne djeluje toliko masivno i veliko kao što je to bio slučaj s modelima prethodne generacije. Prije bismo mogli reći da se radi o skladno dizajniranom i kompaktnom vozilu.

Prednjim krajem motocikla dominira veliko elipsoidno svjetlo podijeljeno u dva dijela, gornji za poziciono svjetlo i donji za dugo svjetlo, kao i pokazivači smjera s prozirnim staklom. Iznad svjetla se nalazi pregledna instrument ploča, koja je izvedena kao kombinacija analognih i digitalnih instrumenata, a obiluje stilom zahvaljujući otmenom dizajnu, čiju eleganciju naglašavaju i vizualno upečatljivi kromirani obrubi. Od analognih instrumenata centralnu poziciju zauzima brzinomjer, s lijeve strane nalazi se brojač okretaja, dok se s desne strane nalazi uvijek rado viđeni pokazivač količine goriva u spremniku. Od podataka koji su dostupni u digitalnom obliku vozaču su na raspolaganju sat, pokazivač vanjske temperature, brojač ukupno prijeđenih kilometara, kao i dva "trip" mjerača prijeđenih kilometara koji se mogu odabrati električnom komandom na lijevoj strani upravljača.

Brevia 850 je moderan motocikl koji se odlikuje elegantnim linijama. Uočljiva je velika briga dizajnera za detalje



Dostupni su i podaci o broju kilometara prijeđenih od trenutka prijelaza na rezervu goriva, srednjoj i najvećoj brzini te eventualna upozorenja o tehničkim problemima na vozilu. Sve u svemu, na raspolaganju nam je pravo malo putno računalo!

S obzirom na to da Brevia 850 spada među motocikle turističke orijentacije, jedna od glavnih odlika trebala bi biti i zavidna autonomija kretanja, koju u potpunosti osigurava spremnik goriva zapremine 23 l, dok je za ukupnu udobnost zaduženo široko i kvalitetno podstavljeno dvostrukosjedalo, koje optički upotpunjuju još i naglašeni šavovi u boji kontrastnoj od boja presvlake. Suvozaču će u vožnji od velike pomoći biti i masivni rukohvati smješteni na stražnjem kraju motocikla, na kojem se ističe i veliko stop svijetlo LED tehnologije.

Što se tiče ciklistike, sprijeda se Brevia 850 oslanja na klasičnu vilicu s cijevima promjera 45 mm i hoda 120 mm, koja se može podešavati djelovanjem na opterećenje opruge, dok je na stražnjem kraju jednostruka vilica s monoamortizerom, hoda 140 mm, čiju je tvrdoću vrlo jednostavno regulirati putem "kotačića" smještenog s lijeve strane ispod sjedala.

Kočioni sustav se sastoji od prednjih Brembo dvostrukih plivajućih diskova na koje djeluju Brembo četveroklipna kočiona klijesta i stražnjeg diska promjera 282 mm i njemu pripadajućih dvoklipnih kočionih čeljus-

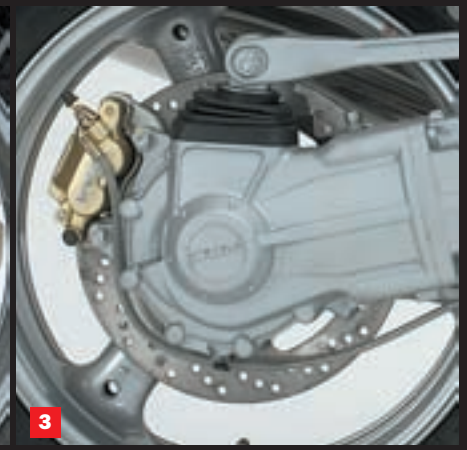
ti, a na trokake aluminijske kotače ugrađuju se gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 180/55-17 straga.

Stražnji kraj vizualno upotpunjuje i jednostruka stražnja vilica, u kojoj se nalazi kardanski prijenos s inovativnim C.A.R.C. (kompaktni reaktivni kardan) sustavom koji poništava efekt "podizanja" u fazi ubrzanja, što je tipično za ovu vrstu prijenosa. Ukratko, karakteristično poskakivanje koje se javlja prilikom dodavanja i otpuštanja gasa, odnosno promjene stupnja prijenosa, sada je maksimalno ublaženo i jedva da se osjeti u vožnji.

Kao što je to već i uobičajeno za Moto Guzzijeve proizvode, Brevia 850 za pogonsku grupu koristi tradicionalni dvocilindrični, poprečno postavljeni, zrakom hlađen V motor s cilindrima postavljenim pod kutem od 90°. No, iako na prvi pogled izgleda kao da je riječ o klasičnom Guzzijevom motoru, riječ je o novoj generaciji pogonskog agregata izvedenog iz modela 1100, a ne iz modela 750, koji i dalje koristi tradicionalnu, vremensku tehnologiju. U odnosu na nekadašnje agregate, novi je motor puno kompaktniji i kraći zahvaljujući, između ostalog, i novom smještaju alternatora između cilindara. Zahvaljujući ovakvoj izvedbi kompletan motor je kraći za 4 cm u odnosu na starije modele i pomaknut je više prema naprijed. Novi su i ventili, koji su sada otporniji na temperaturu, ugrađena su i nova sjedišta ventila, a sve to zajedno rezultiralo je

produljenim servisnim intervalima.

Nadalje, olakšani su klipovi i klipnjače, čime su ujedno smanjene i vibracije, poboljšani su razmjena topline i hlađenje, a filter ulja je sada smješten sprijeda. Motor se odlikuje i nizom drugih tehničkih dorada kao što su redizajnirani karter ulja i elektropokretač nove izvedbe, dok su poklopci glave cilindra izrađeni od čvršćeg materijala. Umjesto zastarjelih rasplinjača napajanje gorivom je povjerenjeno elektronskom sustavu Weber-Marelli s injektorima pozicioniranim na usisne kolektore. Taj sustav ujedno upravlja i dvostrukim paljenjem kod svakog cilindra.



(1) Instrument ploča je velikih dimenzija i pregledna, a izvedena je kao kombinacija analognih i digitalnih instrumenata (2) Prednji kočioni sustav: dvostruki Brembo plivajući diskovi promjera 320 mm i Brembo četveroklipna kočiona kliješta (3) Stražnji kraj vizualno upotpunjuje i jednostruka stražnja vilica, u kojoj se nalazi kardanski prijenos s inovativnim C.A.R.C. (kompaktni reaktivni kardan) sustavom koji poništava efekt "podizanja" stražnjeg kraja (4) Prednjim krajem motocikla dominira veliko elipsoidno svjetlo podijeljeno u dva dijela, gornji za pozicionarno svjetlo i donji za dugo svjetlo



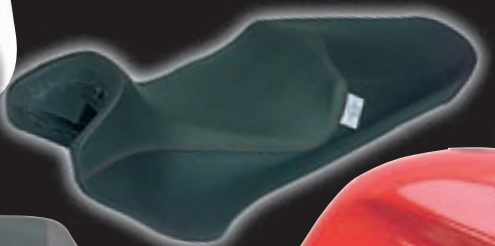
U odnosu na nekadašnje agregate novi je motor puno kompaktniji, 4 cm kraći i pomaknut više prema naprijed, zahvaljujući prvenstveno novom smještaju alternatora između cilindara. Umjesto zastarjelih rasplinjača napajanje gorivom je povjerenjeno elektronskom sustavu Weber-Marelli s injektorima pozicioniranim na usisne kolektore, koji ujedno upravlja i dvostrukim paljenjem kod svakog cilindra



Prednje svjetlo velikih dimenzija u kombinaciji s masivnom instrument pločom osigurava sasvim pristojnu vjetrobransku zaštitu za jedan motocikl klase naked

DODATNA OPREMA

Breva ima dugačak spisak dodatne opreme za personalizaciju. U ponudi je i niže dvostupanjsko sjedalo. Vjetrobran se nudi u nekoliko varijanti i visina



Iako vizualno skriva svoje stvarne gabarite, spremnik goriva ima zapreminu 23 l, čime je osigurana i zavidna autonomija kretanja motocikla

Što se tiče performansi, Breva iz zapremine od 877 ccm razvija ukupnu snagu od 72,1 KS pri 7.600 okr/min i okretni moment od 6,9 kgm pri 7.000 okr/min, a zanimljiv je podatak da opisani agregat u potpunosti zadovoljava i najnovije stroge Euro 3 norme o ispušnim plinovima. Deklarirane vrijednosti možda ne izazivaju strahopoštovanje kao kod nekih japanskih modela, no u primjeni su uvijek na raspolaganju i uvijek prijateljski raspoložene, a dostupne su gotovo kroz cijelo radno područje.

U skladu s tradicijom, okvir motocikla je i dalje izrađen od čeličnih cijevi izvedenih u obliku dvostruke otvorene košare, koju s donje strane zatvara sâm pogonski agregat.

Položaj vozača pomaže odličnoj upravljivosti

Položaj vozača na Brevi 850 izrazito je udoban i kao takav sasvim u skladu s turističkom orijentacijom ovog motocikla. Sve u svemu, Moto Guzzijevi stručnjaci su napravili kvalitetan posao u pogledu ergonomije motocikla. Ukratko, širina i visina upravljača su izvrsno pogođeni, kako bi tijelo vozača bilo postavljeno uspravno točno onoliko koliko treba da ruke nisu previše opterećene, a da vozač još uvijek ima dobar osjećaj za prednji kraj motocikla. Nikakvih ekstreme nema niti kod položaja nogu zahvaljujući osloncima koji su postavljeni dosta nisko i lagano prema unatrag, kako bi položaj bio potpuno prirodan i gotovo opuštajući. Naravno, ovakva postavka nogu

pokazuje svoja ograničenja kod ekstremnijih nagiba, no, namjena ovog

motocikla niti nije "češanje" uhom po zavojima, a centralni nogar dolazi u kontakt podlogom i prije nego nožni oslonci «zastužu» po cesti.

Ergonomsko je dobro riješen i spremnik goriva, koji se odlikuje naglašenim udubljenjima za smještaj nogu vozača, a i rubovi su im zaobljeni, tako da ne zapinju i ne smetaju prilikom prebacivanja s jedne na drugu stranu motocikla. Ukupnoj udobnosti pridonosi i već prije spomenuto udobno i veliko dvostupanjsko sjedalo postavljeno na visini od 800 mm od tla, zahvaljujući kojem će i niži vozači bez većih problema čvrsto osloniti nogu na tlo.

Prilikom pokretanja motocikla treba pričekati da kazaljke izvedu ples po instrument ploči, nakon čega je dovoljan samo lagani pritisak na tipku startera da se masivni V-2 agregat javi svojim karakterističnim "bubnjanjem". Bez obzira na to što se radi o motoru moderne generacije, niti na novom modelu nisu izostale neke tradicionalne osobine koje su oduvijek bile zaštitni znak Moto Guzzijevih motocikala. Ovdje prvenstveno mislimo na "Ijuljanje" motocikla koje se javlja u praznom hodu prilikom svakog malo jačeg dodavanja gasa. Kod izvođenja ove radnje motocikl se prvo malo zanese u desnu, pa onda u lijevu stranu. No, da se razumijemo, ne radi se ovdje ni o kakvom stresnom drmusanju, nego više o simpatičnom gibanju u ritmu velikih cilindara, koje se gubi s povećanjem broja okretaja, jednako kao i vibracije, i sastavni je dio šarma svih proizvoda ove talijanske tvrtke.

U vožnji bolji i od Grisa

Iako Breva 850 svojim gabaritima i težinom vidljivo odstupa od današnjih ultrasportskih nakeda srednje klase, motocikl nas je ugodno iznenađio pri manevriranju u mjestu, kao i u uvjetima gradske vožnje. Naime, zahvaljujući dobrom rasporedu težina, kvalitetno odmjerenom položaju vozača i velikom zakretnom kutu testirani je Guzzi u navedenim uvjetima ostavljao dojam puno manjeg i lakšeg motocikla od deklariranih 231 kg težine i 1.500 mm međuosovinskog razmaka. U stvari, dok se nalazite u mirovanju, navedeni podaci još i imaju neku težinu, no nakon što se motocikl počne kretati, postaje vrlo upravljiv i agiln, gotovo poput nekog maxi skutera veće zapremine. Naravno, niti ovaj Guzzi ne bježi od agresivne vožnje,

Iako gabaritima i težinom vidljivo odstupa od današnjih ultrasportskih nakeda srednje klase, Brevu 850 se u primjeni odlikuje izvrsnim voznim osobinama. Agilna je i stabilna, a pri svladavanju zavoja od vozača zahtijeva minimalan ili gotovo nikakav angažman



ali tada cijela njegova koncepcija ipak gubi svoj pravi, ležerni smisao, jer na visokim okretajima ponovno dolaze do izražaja naglašene vibracije, a motor na višim okretajima ipak počinje gubiti dah. Sve u svemu, ovaj motocikl najviše voli srednje područje rada i fluidnu vožnju, jer tu dolaze do izražaja sasvim druge kvalitete nego što su to "cijedenje" maksimuma ili obaranja brzinskih rekorda.

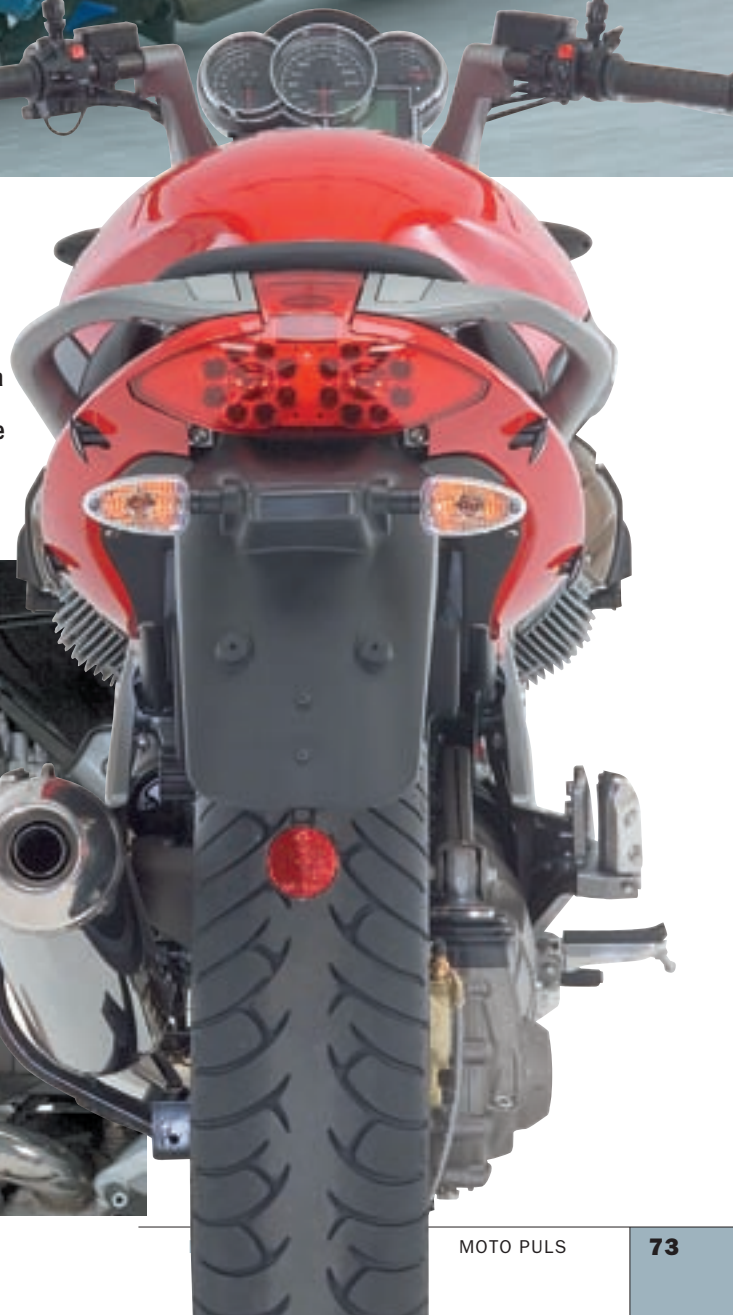
Za razliku od suzdržanih performansi, Brevu 850 nas je ugodno iznenadila svojom agilnošću na serpentinama i zavojitim dionicama planinskog gorja iznad jezera Lago di Como. Kao i u gradskoj vožnji, i ovdje nam je Guzzijev naked demonstrirao svoje superiorne vozne osobine koje su, po našem mišljenju, puno bolje i od onih kojima se odlikovao inače više sportski orijentirani model Griso. Naime, Brevu 850 doslovno sama pada u zavoj i pri tome zahtijeva minimalan ili gotovo nikakav angažman vozača. Ovo je vjerojatno posljedica bolje odmjerenog položaja vozača, kao i kraćeg međuosovinskog razmaka.

U usporedbi s modelom Griso moramo opisati i reakcije kočionog sustava, koje su kod Breve vidljivo reaktivnije, a odlikuje ih i bolji osjećaj za doziranje. U stvari, za razliku od Grisa, koji zahtijeva snažan stisak cijele šake, na Brevi je za snažno zaustavljanje dovoljno opteretiti polugu prednje kočnice samo jednim pr-

tom. S obzirom da su i jedan i drugi motocikl opremljeni istim kočionim elementima, razlika je vjerojatno u tvrdoći kočionih obloga. Nama su se više svidjele one mekše, koje se ugrađuju na Brevu, jer agresivnije zaustavljaju vozilo uz manje napora, a time i pružaju veći osjećaj sigurnosti.

Osjećaju sigurnosti u vožnji pridonosi i C.A.R.C pogonski sustav. On smiruje efekt kardanskog vratila koji se javlja prilikom grubljeg doziranja ručice gasa ili neprimjerene izmjene

Brevu 850 pokreće pogonski agregat nove generacije izveden iz modela 1100, a ne iz modela 750, koji i dalje koristi tradicionalnu i vremenstu tehnologiju



Položaj vozača na Brevi 850 potpuno je u skladu s njenom turističkom orijentacijom: udoban je. Kod većih nagiba centralni oslonac vrlo brzo dolazi u kontakt s podlogom. Kako bi se osigurala maksimalna udobnost, ovjes je podešen dosta mekano, no bez obzira na to vrlo rijetko dolazi u krizu i to samo prilikom ekstremnije primjene



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V 90°, četvertakti
Promjer x hod: 92 x 66 mm
Obujam: 877 ccm
Odnos kompresije: 9,8:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Weber-Marelli s leptirastim tijelima promjera 40 mm
Spojka: suha
Mjenjač: 6 brzina
Završni prijenos: kardan C.A.R.C.
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 45 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 140 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipca, straga disk od 282 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.195, širina 870, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.500, težina 231 kg
Deklarirano: snaga - 72,1 ks (53 kW) - 7.600 okr/min, max. okr. moment - 6,9 kgm (66 Nm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 23 l
Max. brzina: cca. 200 km/h

+ komfor, autonomija, modulabilne i snažne kočnice, položaj vozača, razvijanje snage, zaštita od vjetra

- vibracije na niskim okretajima, tvrda spojka

brzina. Kad smo već kod mjenjača, moramo spomenuti i redizajniranu mjenjačku kutiju, koja se sada odlikuje vrlo preciznom i mekanom izmjenom stupnjeva, a čak je i nalaženje praznog hoda sada operacija koja se izvodi s "malim prstom". Jedine zamjerke uputit ćemo dugom hodu poluge mjenjača i tvrdoj ručici spojke, koja je najvjerojatnije posljedica suhog tipa spojke koji se ugrađuje.

Sukladno Brevinom turističkom usmjerenju, ovjes je bio nešto mekše podešen, no on je bez obzira na to vrlo rijetko dolazio u krizu i to samo

prilikom pojedinih pretjerivanja, ali je zato uvijek kvalitetno filtrirao sva oštećenja na cesti.

Primjetna i zaštita od vjetra

Kako bismo dobili potpuni uvid u sve moguće primjene ovog motocikla, Brevu smo "podboli" i na autocesti, gdje smo se uvjerali da se i poneki "golaći", kao ovdje testirani Guzzi, odlikuju koliko-toliko zadovoljavajućom vjetrobranskom zaštitom. Koliko god ova konstatacija zvučala čudno, Brevi 850 i bez do-

datnog vjetrobrana vrlo kvalitetno štiti vozača od strujanja vjetra i to sve do brzina od 150-160 km/h. Inače, dobra vjetrobranska zaštita je zasluga velikih dimenzija i specifičnog oblika prednjeg svjetla, koje u kombinaciji sa širokim instrumentima izvedenim kao jedna cjelina i s nisko postavljenim sjedalom vrlo učinkovito štite vozače, čak i one višeg stasa.

I na kraju zaključujemo kako Brevi 850 svoje pristalice vjerojatno neće naći među obožavateljima modernih, sportski orijentiranih nakada ekstremnih performansi, nego mno-

go prije među ljubiteljima klasike, elegancije i tradicije u skladu s povijesnim imenom. U takvim okvirima ovaj Moto Guzzi jev naked zaista ima što ponuditi. Cijenom od 78.900 kn kudikamo je pristupačniji od svog glavnog konkurenta, BMW-a R 850 R, za koji je potrebno izdvojiti čak 17.500 kn više. S Brevom 850 talijanski proizvođač još jednom pokazuje da je stagnacija stvar prošlosti i da osnaženi velikim koracima kreću prema naprijed. Od sada će Moto Guzzijevi orlovi letjeti širom raširenih krila. ■