

Vječna Ljepotica

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI



CIJENA
191.990 KN

Siracusa, Sicilija. Grad Siracusa, smješten na samom jugu Sicilije vrlo je ugodno turističko mjesto, prepuno živopisnih povijesnih građevina i turističkih sadržaja čija je uloga da vam učine vaš godišnji odmor što ugodnijim. No osim povijesnih i turističkih znamenitosti, Siracusa u svome predgrađu ima i natjecateljsku stazu, koja, doduše, ni po čemu ne odgovara karakteru grada čije ime nosi, budući da ima infrastrukturu u usporedbi s kojom bi naš Grobnik bez problema mogao ugostiti apsolutno sva važna natjecanja svjetske motociklističke, pa i automobilističke scene. Voziti jedan doista poseban i rijedak motocikl kao što je MV Agusta F4 312 R na tako neuglednoj stazi moglo bi se usporediti sa situacijom da se nađete u društvu supermodela za kojim uzdiše cijeli svijet, no umjesto da je izve-

dete na večeru u neki otmjeni restoran, završite s njom u lokalnom fast-foodu. No bez obzira na sve, Agusta se i u tome okruženju pokazala kao prava dama koja uspijeva ostati graciozna i otmjena bez obzira na to što vi baš i niste neki gospodin. Namjerno smo rekli da je dama, a ne gospođica, budući da je, barem za motociklističke pojmove, već u podmaklim godinama. Naime, taj bezvremenski Tamburinijev dizajn već je cijelo desetljeće gotovo nepromijenjen i još uvijek izmamljuje uzdahe kod motociklističkih entuzijasta širom svijeta. Mnogi bi se čak usudili reći i da su njezine zanosne oplate oku privlačnije i od legendarnog Ducatija 916.

Brzina je u imenu

Iako joj je fizički izgled manje-više neizmijenjen još od davne 1998., ne može se baš reći da u Agusti već deset

Sachov stražnji amortizer vrhunske kvalitete podesiv je po svim parametrima



godina spavaju na lovorikama stare slave. Ispod te oku izuzetno ugodne vanjštine tijekom godina se izmijenilo mnoštvo pogonskih agregata i egzotičnih elemenata ovjesa i sličnih tehnoloških novina, da bi se sada pred nama našla ova ljepotica koja nam već samim imenom govori što je sve u stanju učiniti za nas. Naime, iza brojke 312 u njezinom imenu krije se maksimalna brzina koju je ovaj motocikl u stanju postići, a to ga je samim time u trenutku izlaska na tržište činilo najbržim serijskim motociklom na svijetu. Ta brojka nije slučajna ili marketinški trik, nego je postignuta na Bonneville Salt Flatsu, gdje je ovaj Agusti izmjerena prosječna najveća brzina od 311,53 km/h. Osim vrhunskog Tamburinijevog dizajna, koji osim što nudi izvrsna aerodinamička svojstva usput ovaj motocikl čini svježim i modernim čak deset godina

Dok jurimo nestvarno dugim pravcima staze Siracusa na Siciliji, teško možemo vjerovati da nam se takvo što događa, jer čak i u našim novinarskim životima rijetko imamo priliku sjesti za upravljač tako ekskluzivnog motocikla kao što je MV Agusta F4 R 312. Iako je njezin dizajn gotovo nepromijenjen već gotovo cijelo desetljeće, ova stara cura još uvijek je u stanju zasjeniti sve mlade manekenke koje tek stupaju na scenu

Čelični okvir i jednoruka stražnja vilica rješenje kao da je preslikano s Ducatija, no budući da je Tamburini svoje dizajnerske prste imao i u ovom motociklu, takvo rješenje zapravo ne treba čuditi



Karakteristični ispušni sustav vrlo je neobično rješenje i ovom motociklu daje vrlo prepoznatljiv i jedinstven zvuk

nakon pojavljivanja na tržištu, Agusti je za postizanje te maksimalne brzine uvelike pomogao i njezin četverocilindrični pogonski agregat, koji razvija 183 KS pri 12,400 okr/min, uz maksimalni okretni moment od 115 Nm pri točno 10,000 okr/min. Cilindri iz provrta i hoda 76 x 55 mm ukupno daju 998 ccm zapremine, dok omjer kompresije iznosi 13,1:1. Inače, taj je pogonski agregat identičan onome predstavljenom u modelu F4 1000 R, no zahvaljujući titanskim usisnim ventilima promjera 30 mm, modificiranim bregastim osovinama, leptirastim tijelima promjera 48 mm, kao i doradenoj elektronici i ispušnom sustavu, ovaj agregat razvija 9 KS više, dok je radno područje dobilo dodatnih 500 okr/min. Sve u Agustinom agregatu podređeno je postizanju što boljih performansi i ovaj motocikl je istinski natjecateljski

MV Agusta F4 312 R zapravo je natjecateljski motocikl homologiran za cestovnu upotrebu, a to se vidi i iz njegovih komponenti motora

ski stroj homologiran za cestovnu upotrebu. Tome svjedoči i mjenjačka kutija na izvlačenje, koja omogućava vrlo brzu i laku promjenu pojedinih odnosa stupnjeva prijenosa, ovisno o konfiguraciji staze. Specifičnosti vezane uz ovaj agregat su brojne, a s obzirom na mali prostor koji smo dobili za opisivanje ovoga motocikla, reći ćemo samo da se taj agregat nalazi u samom vrhu ponude sportskih motocikala još otkad ga je Agusta prvi put predstavila u izdanju od 1000 kubičnih centimetara, 2004. godine.

Za razliku od generalnog dizajna, okvir se od predstavljanja osnovnog modela nadograđivao i poboljšavao sve do danas, a čine ga cijevi od krom-molibden čelika, na koje smo više navikli kod dvocilindričnih sportskih motocikala, a i jednoruka stražnja vilica neodoljivo podsjeća na Ducatijeve motocikle.

Ducati s četiri cilindra

Zapravo bi se MV Agusta F4 312 R bez ikakvih problema mogla uspo-

rediti s Ducatijevim uratkom. Čak im je i otac isti - legendarni Massimo Tamburini, a najveća razlika u filozofijama ove dvije kuće mogla bi se pripisati odabiru njihovih pripadajućih pogonskih agregata. No, ukoliko izuzmemo činjenicu da filozofija vožnje dvocilindraša, odnosno četverocilindraša zahtijeva različit pristup, ponajprije zbog načina razvijanja snage, Ducati i MV Agusta su zapravo dva veoma slična motocikla. To će primijetiti svaki sretnik koji je u svom životu imao prilike sjediti na oba. Gotovo je identičan položaj sjedenja koji prisiljava vozača da se ispruži preko dugačkog, vitkog spremnika za gorivo, koji, usput budi rečeno, omogućava izvrstan oslonac za noge prilikom snažnih kočenja i u zavojima. Upravljač je širok i postavljen je nisko, tako da je vozač uvijek u napadačkom položaju, što je izvrsno na natjecateljskoj stazi, ali u svakodnevnoj vožnji bi moglo predstavljati problem. No, kao što smo već rekli, F 312 R zapravo i nije namijenjena svakodnevnoj vožnji, čega će njezini vlasnici ionako vjerojatno i sami biti svjesni i prije nego što istovare nekih 25 tisuća eura, koliko stoji ovaj motocikl. Možda najprijetnija razlika u položaju sjedenja između Aguste i Ducatija 998 nalazi se u položaju oslonaca za noge na Agusti, gdje su oni znatno viši, a time je vozač i poprilično skučen u svojem radnom prostoru, osobito ako uzmemo u obzir i vrlo usko i kratko vozačko sjedalo. Ono, doduše, pruža izvrstan oslonac pri brzom vožnji, osobito kod snažnih ubrzanja, kada omogućava vozaču da se uglavi u jednom položaju i ne gubi previše energije u namještanju po motociklu dok hvata dragocjene sekunde na stazi, no to isto tako znači da ova vitka dama i od svojih vozača

Izrazito natjecateljski položaj sjedenja na Agusti čini je idealnim motociklom za natjecateljsku stazu, no za vožnju običnim prometnicama bi se taj položaj mogao pokazati vrlo napornim



TEHNIČKI PODACI

| |
|--|
| Motor: četverocilindrični, četverotaktni |
| Promjer x hod: 76 x 55 mm |
| Obujam: 998 ccm |
| Odnos kompresije: 13,1:1 |
| Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje |
| Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okrvir: Čelični cjevasti |
| Ovjes: Upside down vilica s cijevima promjera 50 mm, hoda 129 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17 |
| Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipčića, straga disk od 210 mm |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2007, širina 685, visina sjedala 810, osovin-ski razmak 1.408, težina 192 kg |
| Deklarirano: snaga - 183 KS (134 kW) - 12.400 okr/min, max. okr. moment - 11,5 kgm (115 Nm) pri 10.000 okr/min |
| Spremnik goriva: 21 l |

- + **Ekskluzivnost, snaga, brzina, ovjes**
- **cijena**



Fina regulacija stražnjeg amortizera omogućava podešavanje preopterećenja opruge, brze i spore kompresije i povrata, kao i visine samoga amortizera



Vrlo elegantni i jednostavni instrumenti karakteristični su za Agustine motocikle. Na slici su instrumenti ovogodišnjeg modela, koji imaju označen početak crvenoga polja



Brembo Monoblock kočnice doista su impresivne, kako svojim izgledom, tako i zaustavnom silom kojom djeluju na diskove promjera 320 mm

traži vitkost i dobru tjelesnu spremu, dok će oni malo punašniji položaj sjedenja doživjeti kao izuzetno skučen i neudoban, osobito ako tome još pridodamo i vrlo tanku postavu sjedala.

Pritiskom na tipku elektropokretača budi se agregat koji svojim jedinstvenim, gotovo divljim i sirovim zvukom jasno daje do znanja da sjedimo na posebnom motociklu. Ploča s instrumentima je zapravo vrlo jednostavna i minijaturna, s malenim digitalnim displejom i okruglim obrtomjerom, na čijoj bijeloj pozadini nigdje nije označen početak crvenog polja okretaja. To zahtijeva posebnu

pozornost prilikom mijenjanja stupnjeva prijenosa, budući da se blokada pali na 13.000, a obrtomjer ide sve do 17.000 okr/min.

I dok uglavljeni u skučenom sjedalu ubrzavamo dugim pravicima staze u Siracuzi, osjećamo nevjerojatnu mirnoću i stabilnost motocikla, a taj dojam ostaje i na snažnim kočenjima. Zasluga te mirnoće ciklistike počiva u prednjim Marzocchi upside-down vilicama promjera impresivnih 50 mm, kao i u stražnjem potpuno podesivom Sachovom monoamortizeru sa sofisticiranom hidrauličkom kontrolom preopterećenja opru-

ge, a za svaki slučaj je tu i Ohlinsov amortizer upravljača. Popis egzotičnih komponenti ne prestaje ovdje, budući da je Agusta F4 312 R opremljena i skupocjenim Brembo kotačima, a iste marke su i klijesta radijalnih kočnica, izvedena po uzoru na Moto GP i Superbike motocikle, koja djeluju na diskove promjera 320 mm. Straga je kočenje povjereno jednom disku promjera 210 mm, na koji djeluje čeljust s četiri klipčića.

Stabilnost ovog motocikla je doista uzorna i mnogi je drugi modeli mogu samo sanjati, no ono po čemu Agusta pomalo zaostaje za njima je agilnost u

zavojima. Htjeli mi to priznati ili ne, deset godina nije malo u svijetu sportskih motocikala i ovo je segment u kojemu se na ovom motociklu polako počinje nazirati zub vremena. 193 kilograma suhe težine je dosta za današnje pojmove, osobito ako uzmemo u obzir da današnji japanski motocikli imaju i do 20 kilograma manje. Ipak, ukoliko vozač upotrijebi malo više snage, Agusta je u stanju bez pogovora odgovoriti na njegove prohtjeve.

Vrlo je zanimljiv i pogonski agregat, koji snažno ubrzava kroz cijelo svoje radno područje, da bi nakon nekih 10.000 okretaja još više dobio na sna-



Osebujući dizajn Agustinih motocikala u osnovi se nije mijenjao još od predstavljanja F4 serije, davne 1998. godine

zi i spremno se zavrtilo sve do blokade, a zvuk koji pritom dolazi iz specifične četiri cijevi ispušnog sustava jednostavno leđi krv u žilama. Doduše, prilikom laganog otvaranja gasa u zavojima osjeća se grubost odaziva, no što je ručica gasa otvorenija, motor reagira ugađenije i spremnije. U svakom slučaju, Agusti više pogoduju veće brzine i brzi zavoji, dok je u sporim šikanama pomalo nesigurna.

Ekskluzivnost zajamčena

Ne treba posebno ni spominjati da će ovaj motocikl izazivati poglede prepune zavisti i divljenja gdje god da se pojavi i to s punim pravom, jer pedigree koji nosi sa sobom jamči mu posebno mjesto u svijetu motociklizma. Dizajn koji već cijelo desetljeće ostaje svjež i ciklistika koja se još uvijek bez problema nosi s najsuvremenijim rješenjima puno mlađih modela daju mu za pravo i da s ponosom istakne svoju cijenu od nemalih 25.000 eura. Ukoliko vas je put ovih dana odveo u kino na novi film o Batmanu, mogli ste vidjeti i da Bruce Wayne vozi MV Agustu F4. Pa ako je dobra za Batmana, dobra je i za nas. ■

Stabilnost u zavojima je doista uzorna, iako je potrebno upotrijebiti malo više snage za brze promjene smjera

