

[Moto Guzzi Griso 1100 & 850]

Posjetili smo Mandelo Di Larrio, mjesto rođenja i tradicionalnu prijestolnicu talijanske tvrtke Moto Guzzi i isprobali njihov vizualno najupečatljiviji model, Griso. Osim što se ističe jednostavnim ali iznimno atraktivnim dizajnom, motocikl je opremljen i pogonskim agregatom nove generacije, a od ove sezone dostupan je i u dvije zapreminom različite verzije, od 1100 ccm i 850 ccm. Osim originalnog stila Griso se ističe i sportskim ovjesom, snažnim kočionim sustavom, niskoprofilnim gumama, specifičnim položajem vozača te konačno kvalitetnom završnom obradom. S obzirom na dugačak međuosovinski razmak i široki upravljač, motocikl se puno bolje snalazi na otvorenim dionicama, dok mu je primjena u gradskoj vožnji dosta ograničena

GRISO 1100 CIJENA
91.400 kn

Talijanski

PIŠE: BORIS METIKOŠ

MANDELO DI LARRIO: Nakon godina mirovanja i relativno slabe ponude i istih takvih prodajnih rezultata, talijanski "Orao" okreće novi list i napokon agresivno kreće u tržišnu borbu. Jedan od glavnih razloga povećane Moto Guzzijeve aktivnosti definitivno je jaka financijska injekcija i jaka logistička podrška koju je Piaggio, novi vlasnik, omogućio svim tvrtkama pod svojim patronatom, kao i potpuno nova gama modela moderne generacije, koji su tehnološki i dizajnerski vidljivo evoluirali u odnosu na dosadašnju ponudu.

Da je "Orao" dobio nova "krila" najbolje nam je demonstrirala nedavno održana prezentacija na kojoj smo se susreli sa novim modelima za sezonu '06. I dok većina konkurentnih tvrtki za svoje prezentacije uglavnom odabire egzotične lokacije, Guzzi je svjetsku novinarsku svitu ugostio upravo u svom "dvorištu", odnosno u malom gradiću Mandelo Di Larrio smještenom na obalama jezera Lago Di Como, gdje se još od 1921. nalaze Moto Guzzijevi proizvodni pogoni.

Osim interesantnih krajolika odabirom upravo ove lokacije još se jednom htjelo naglasiti da se ipak radi o legendarnoj moto tvrtci, iza koje stoji dugogodišnja tradicija.

Iako smo na raspolaganju imali nekoliko novih modela, mi smo se prvo odlučili za po našem mišljenju najatraktivniji model, koji je premijerno prikazan na salonu motocikala u Milanu 2004. kao prototip. Naravno, riječ je o modelu Griso 1100, motociklu neobičnih dizajnerskih smjernica, koji je teško svrstati u neku određenu klasu, s obzirom na činjenicu da je njegov vizualni identitet mješavina nekoliko različitih stilova, od cafe racera, nakeda, customa, pa sve do muscle bikea. Osim modela zapremine 1100 ccm na prezentaciji je javnosti po prvi puta predstavljen i drugi član obitelji Griso, "mali" Griso, koji sve tehničke i ciklističke elemente u potpunosti preuzima od starijeg brata, dok ga pokreće potpuno novi agregat zapremine 850 ccm.

S obzirom da se radi o vizualno identičnim motociklima, jedini element raspoznavanja su boje vanjskih oplata i boje okvira. Zapreminom veći model se tako ističe srebrnim okvirom i crnom,

Osim ukupne zapremine jedine razlike između Grisa 1100 i 850 su u boji vanjskih oplata i boji okvira. Bez obzira o kojoj se zapremini radi, Griso najviše pruža na otvorenim dionicama, gdje do maksimalnog izražaja dolaze njegova stabilnost, krut okvir i kvalitetan ovjes

šarmer

Griso osvaja svojim neobičnim dizajnom, koji je izveden kao mješavina nekoliko različitih stilova

GRISO 850 CIJENA
81.900 kn



Upravljačka ploča je kompaktna i moderna, a izvedena je u modernom obliku kao kombinacija analognog brojača okretaja i digitalnog zaslona na kojem se može očitati mnoštvo funkcija. U stvari, riječ je o pravom malom računalu!

svijetlo plavom i žutom bojom vanjskih oplata, dok su za manji model rezervirane crna i crvena boja, koje dolaze u kombinaciji sa crnim okvirom.

Sukladno navedenom, bez obzira o kojoj je zapremeni riječ, radi se o istom motociklu, koji u jednom tijelu udomljuje dva različita srca. Sada, kad smo riješili najveću nedoumicu oko raspoznavanja modela, napokon možemo krenuti i s detaljnijim upoznavanjem.

Vratimo li se još jednom na vizualni identitet, vidjet ćemo da su dizajneri napravili zaista odličan posao, jer su linije ovog modela toliko neobične i upečatljive, da Griso lako raspoznaju i oni koji se ne razumiju u motocikle. Još interesantnije je to što ljepota ovog motocikla dolazi iz njegove jednostavnosti, obzirom da su mu vanjske oplata svedene na najmanju moguću mjeru, a najdominantniji element motocikla je sâm agregat. Uočljive ka-



Pogonski agregat nove generacije je puno kompaktniji i kraci zahvaljujući novom smjštaju alternatora, koji se sad nalazi između dva cilindra i više nije u istoj osi s uzdužnom radilicom. Isto tako, olakšane su i klipnjače i klipovi, čime su ujedno i smanjene vibracije, a poboljšani su razmjena topline i hlađenje

Osim specifičnog dizajna, Griso se odlikuje i neobičnim položajem vozača. Upravljač je izuzetno širok, ruke su zbog dugačkog spremnika goriva jako ispružene, noge su zgrčene, a težište vozača je postavljeno naglašeno prema naprijed

Okvir od čeličnih cijevi izveden je kao dvostruka otvorena košara koju s donje strane zatvara motor



rakteristike ovog modela su i masivni ispušni sustav, kao i lijepe kolektorske cijevi. Nema nikakve sumnje da su ogromne

ispušne cijevi i pre-naglašeni ispušni lonac prvo što ćemo uočiti na ovom motociklu. Ostvareni rezultat svakako je vrijedan spomena i ne može se svesti u neke izlizane šablone, jer se odlikuje izrazitom osobnošću. U stvari, kad promatramo Guzzi Griso, prva pomisao je da su dizajneri kao referentnu točku uzeli pogonski agregat i ispušni sustav, dok je ostatak motocikla dizajniran kasnije i to upravo oko tog središnjeg elementa.

U svakom slučaju, upečatljiva linija ovog modela će bitiamac za one koji prate modne tren-

dove, a ispušni sustav će privući baš sve ljubitelje motocikala. Svidio nam se on ili ne, Griso zasigurno neće nigdje proći nezapažen.

Srce većeg modela Griso je poznati dvocilindrični poprečno postavljeni zrakom hlađen V motor s cilindrima postavljenim pod kutem od 90°. Iako na prvi pogled izgleda kao da se radi o klasičnom Guzzijevom motoru, riječ je o novoj generaciji pogonskog agregata, koji je tijekom posljednjih godina detaljno moderniziran. Kao prvo, u odnosu na nekadašnje agregate novi motor je puno kompaktniji i kraći zahvaljujući novom smještaju alternatora, koji se sad nalazi između dva cilindra i više nije u istoj osi s uzdužno postavljenom radilicom. Isto tako, olakšane su klipnjače i klipovi, čime su ujedno smanjene vibracije, a poboljšani su razmjena topline i hlađenje. Napajanje gorivom je riješeno putem elektronskog sustava Weber-Marelli, koji upravlja i dvostrukim paljenjem kod svakog cilindra. Dizajnirani su i novi poklopci glava, koji su još dodatno presvučeni najlonskim slojem crne boje, koji bi trebao osigurati kvalitetniju zaštitu prilikom svakog dodira s tlom.

I "mali" i "veliki" Griso pokreću vrlo slični agregati, koji se osim po zapremini razlikuju i po vri-

Motocikl je u zavoju izuzetno precizan i prati zadanu putanju kao po tračnicama, no zbog mogućnosti lagane destabilizacije motocikla, koja se ponekad javlja zbog odgovora kardanskog prijenosa, ručicu gasa uvijek treba držati pod nadzorom



jednostima promjera i hoda (92 x 80 mm nasuprot 92 x 66 mm), kao i ukupnim performansama. Model zapremine 1.064 ccm razvija tako maksimalnu snagu od 88,1 KS pri 7.600 okr/min i okretni moment od 9,07 kgm pri 6.400 okr/min. Umanjena verzija od 877 ccm razvija 76,16 KS pri 7.800 okr/min i okretni moment od 7,15 kgm pri 6.800 okr/min.

Okvir od čeličnih cijevi izveden je kao dvostruka otvorena košara koju s donje strane zatvara motor. Krenemo li dalje razgledati ciklistiku, uočit ćemo veliki utjecaj Aprilije, obzirom da nam je većina elemenata koji se ugrađuju na Griso poznata upravo s nekadašnjih Aprilijinih modela. Sprijeda se tako ugrađuje potpuno podesiva Showa upside-down vilica promjera 43 mm, kakva se ugrađivala i na prvu generaciju Aprilije Mille, dok na stražnjem kraju "radi" jednostruki amortizer koji se može podešavati promjenom opterećenja opruge hidraulične kočnice, kako u izvlačenju tako i u fazi kompresije. Poznato djeluje i prednji kočioni sustav, koji se sastoji od dvostrukih Brembo plivajućih diskova promjera 320 mm, na koje djeluju kočione čeljusti sa 4 klipića. Stražnji disk je promjera 282 mm i na njega djeluju plivajuća kliješta sa dva klipića.

Nismo se mogli oteti dojmu da je Aprilijin utjecaj prisutan i na komandama upravljača, jer je na identičan način zamijenjeno mjesto pokazivačima pravca i trubi, što u vožnji zahtijeva izvjesno privikavanje.

Upravljačka ploča je kompaktna i moderna, a izvedena je u modernom obliku, kao kombinacija analognog brojača okretaja i digitalnog zaslona. Osim trenutne brzine na velikom LCD-u se nalaze pokazivač točnog vremena, pokazivač vanjske temperature, kao i dva "trip" mjerača prijeđenih kilometara, koji se mogu odabrati električnom komandom na lijevoj strani upravljača. Dostupni su i podaci o broju kilometara prijeđenih od trenutka prijelaza na rezervu goriva, srednju i najveću brzinu, te eventualne tehničke probleme na vozilu. Pravo malo putno računalo!

Kao što je Griso neobičan i unikatan u pogledu svog dizajna, iste karakteristike ima i vozač kada se nađe u njegovom sjedalu. Ovdje prvenstveno mislimo na položaj vozača, koji možemo okarakterizirati jedino kao specifičan. Naime, sjedalo je odlično podstavljeno, ali je i preširoko, pa vozači čija je visina manja od 170 cm imaju teškoća kod oslanjanja stopala na tlo radi izvođenja manevara. S druge strane, upravljač je izuzetno širok, a ruke su

zbog dugačkog spremnika goriva zapremine 17,5 l jako ispružene. Nasuprot tome, noge su dosta zgrčene, dok je težište vozača postavljeno prema naprijed, na ruke. Dodamo li svemu tome i dugačak međuosovinski razmak od 1.554 mm i težinu motocikla od 243 kg, vidljivo je kako pri manevriranjima u mjestu ima poprilično poteškoća, a jedina karakteristika koja olakšava manevre polukružnog okretanja je upravo široki upravljač.

Prema tome, Griso ne možemo definirati kao idealan motocikl za početnike, poglavito zbog toga što njegova veličina prilikom manevriranja u mjestu zbunjuje. Osim toga, zbog svojih masivnih dimenzija nije baš preporučljiv vozačima manjeg stasa, a bočni oslonac, iako se odlikuje vrlo dobrom kliznošću, izaziva teškoće kad ga je potrebno vratiti u ležište prilikom kretanja. Naime, poluga bočnog oslonca je postavljena jako daleko od lijeve noge i vrlo ju je teško dohvatiti. Griso je prava motorčina za prave muškarce.

No, dovoljno je samo pokrenuti motocikl i vozač trenutno zaboravlja sve mane, jer se tromost motocikla sa svakim prijeđenim metrom sve više gubi, a pojavljuje se i neočekivano dobra upravljivost. Isto tako, karizmatično "pulsiranje" Moto Guzzijevih agregata prisutno je i na modelu Griso,

- (1) Velika ispušna cijev prenatrženih dimenzija zaštitni je znak Griso
- (2) "Mišićavi" dojam motocikla sprijeda upotpunjuje i masivni donji trokut prednje vilice
- (3) Kočnice su vrlo snažne, no, nisu pretjerano modulabilne i za odlučnije zaustavljanje zahtijevaju jak stisak poluge kočnice. Ovo je posljedica tvrdih kočionih obloga koje se serijski ugrađuju na Griso
- (4) Stražnja jednostruka vilica u kojoj je smješten kardanski prijenos sa C.A.R.C. (Kompaktni Reaktivni Kardan) sustavom, koji poništava efekt "podizanja" u fazi ubrzanja i ublažava poskakivanje koje se javlja prilikom dodavanja i otpuštanja gasa



što će najviše cijeniti tradicionalni ljubitelji ove talijanske tvrtke. U stvari, Griso vidljivo vibrira i "zatrzava" u stranu u praznom hodu i na niskim okretajima, no s povećanjem broja okretaja vibracije postaju sve manje i ne utječu bitno na udobnost u vožnji. Ovakvom izvedbom zadržan je karakteristični šarm nekadašnjih Moto Guzzijevih proizvoda, a nije ugrožena ukupna udobnost za vozača.

Zahvaljujući svojim pozamašnjim dimenzijama Griso se u gradskoj vožnji zasigurno ne snalazi poput nekih manjih motocikala. Nije pretjerano agilna, provlačenje između automobila mu je otežano zbog širokog upravljača, no zato oduševljava svojim fluidnim motorom koji linearno razvija snagu od niskih okretaja.

Ono što nam je smetalo više od ograničenih voznih osobina u gradu je spojka, koja je tvrda i nije osobito modulabilna, jer odvaja tek pri samom kraju svog hoda. Ovo je vjerojatno posljedica suhog tipa spojke kojom je Griso opremljen.

Za razliku od spojke, novi mjenjač nas je oduševio svojim radom, pogotovo ako se sjetimo nekadašnjih Moto Guzzijevih proizvoda. Naime, iako je malo bučan, mjenjač je vrlo precizan, ta-

ko da nikad nismo uzalud gubili vrijeme tražeći prazan hod, pa čak niti u mirovanju. I dalje je prisutan onaj klasični "clock" prilikom ubacivanja u prvu brzinu, no mjenjač je uvijek vrlo učinkovit i dobro radi. Manju zamjerku uputit ćemo samo predugačkom hodu poluge mjenjača.

Isto kao i u gradskoj vožnji, zbog velike mase i dugačkog međuosovinskog razmaka Grisu ne leže najbolje niti kratki uzastopni zavoji u kojima se traži maksimalni angažman vozača prilikom promjena smjera kretanja.

S druge strane, zahvaljujući niskoprofilnim gumama i odličnom ovjesu, koji je u potpunosti podesiv, motocikl u zavojima osigurava zavidan nagib kakvog se ne bi posramili niti više sportski orijentirani modeli. No, pozor! Gume Metzeler Rennsport, koje su se pokazale odličnima na suhom, u nekim drugim uvjetima pokazuju i svoje drugo lice. Naime, njihovo supersport podrijetlo

čini ih potpuno neprimjerenima na mokrim podlogama.

Griso 1100 i 850 ipak pružaju najbolje od sebe na otvorenim zavojima, kada

Ciklistika prednjeg kraja je izrazito sportske orijentacije. Showa upside-down vilica promjera 43 mm i kapacitetni kočioni sustav, koji se sastoji od dvostrukih plivajućih diskova promjera 320 mm, na koja djeluju Brembo četveroklipna kočiona klješta



Zahvaljujući niskoprofilnim gumama i odličnom ovjesu motocikl u nagibu osigurava zavidan nagib kakvog se ne bi posramili niti sportski orijentirani modeli

do maksimalnog izražaja dolazi njihova stabilnost. U tim uvjetima motocikli prate zadanu putanju kao po tračnicama, a i promjene smjera se izvode puno fluidnije i lakše. Na ulasku u zavoje i u prolazu kroz zavoj motocikl se uvijek kreće linearno, pod uvjetom da se gas drži pod nadzorom. Ovdje nije riječ o razvijanju snage. Jednostavno, dodavanje i oduzimanje gasa izaziva neke reakcije upravljača zbog odgovora kardanskog prijenosa. Ipak, destabilizacija motocikla na ovim modelima je gotovo zanemariva u odnosu na nekadašnje proizvode, zahvaljujući prvenstveno C.A.R.C. (kompaktni reaktivni kardan) sustavu, koji poništava efekt "podizanja" u fazi ubrzanja, tipičan za ovu vrstu prijenosa. Ukratko, karakteristično poskakivanje koje se javlja prilikom dodavanja i otpuštanja gasa, odnosno pri promjeni stupnja prijenosa, sada je maksimalno ublaženo i jedva da se osjeti u vožnji.

Na autocesti Griso kao naked motocikl ne nudi ništa naročito kad je riječ o aerodinamičnoj zaštiti. Jedino što vozač može učiniti je da se priljubi uz spremnik goriva. Iako ovaj motocikl može ostvariti brzinu i preko 200 km/h pri kojoj također oduševljava svojom velikom stabilnošću, namjena mu ipak nije obaranje brzinskih rekorda, nego uživanje u umjerenom vožnji i krajolicima koji se izmjenjuju.

Kočnice su malo tvrde i vrlo snažne tek kada jako stisnete polugu kočnice. Obzirom da je riječ o kapacitetnom kočionom sustavu sportske orijentacije, očekivali smo i performanse puno dostupnije kažiprstom. Nakon konzultacije s Moto Guzzijevim tehničarima saznali smo da nije problem u kočionom sustavu, nego u tvrdim kočionim oblogama, koje se na Griso ugrađuju zbog njegove potencijalne klijentele, koja u većini slučajeva nije naviknuta na ekstremna zaustavljanja samo prednjom kočnicom. Prema tome, želite li eksplozivniju prednju kočnicu koja će se moći dozirati samo jednim prstom, dovoljno je serijske kočione obloge zamijeniti nekom mekšom smjesom i osjećaj zaustavljanja na prednjem kraju će trenutačno dobiti sasvim novu dimenziju.

Što se tiče razlike u razvijanju snage između modela 1100 i 850, one su vrlo male i u vožnji gotovo neprimjetne. Čak ni razlika u maksimalnoj brzini ne prelazi vrijednost od petnaestak kilometara, naravno, u korist kapacitetnijeg modela.

Kod snažnijeg modela je primjetan nešto veći okretni moment, zbog čega motocikl ne zahtijeva pretjeranu upotrebu mjenjača, ali zbog veće snage je i odgovor na ručicu gasa nešto brutalniji. Manji je model, s druge strane, puno mekši i elastičniji u razvijanju snage, zbog čega će ga najviše cijeniti manje iskusni vozači. Ipak, kako Griso 850 preferira nešto više okretaja, kod agresivnije vožnje treba pripaziti na područje rada u kojem se nalazite, jer se vrlo lako dolazi do limitatora.

I na kraju, nakon cjelodnevnog druženja s modelima iz obitelji Griso možemo zaključiti da u Moto Guzziju odnedavno zaista pušu neki sasvim novi vjetrovi, zahvaljujući kojima je talijanski "orao" ponovo spreman da se vine u visine.

Bez obzira za koju se verziju Grisa odlučili, nećete pogriješiti. Možda vas neće fascinirati svojim performansama, no zato sigurno nećete proći nezapaženo u moru današnje ponude motocikala. Griso na specifičan način spaja moderne linije s tradicionalnim šarmom ovog talijanskog proizvođača. Dodamo li tome još i činjenicu da je završna obrada sada na vrlo visokom nivou, a cijene u okvirima konkurencije, Grisu možemo predvidjeti samo svijetlu budućnost. ■

TEHNIČKI PODACI Griso 1100 (Griso 850)

Motor: dvocilindrični V 90°, četverotaktni
Promjer x hod: 92 x 80 mm (92 x 66 mm)
Obujam: 1.064 ccm (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: upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 110 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straža disk od 282 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.260, širina 880, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.554, težina 227 kg.
Deklarirano Griso 1100: snaga - 88,1 ks (64,8 kW) - 7.600 okr/min, max. okr. moment - 9,07 kgm (89 Nm) pri 6.400 okr/min
Deklarirano Griso 850: 76,16 ks (56 kW) - 7.800 okr/min 7,15 kgm (70 Nm) pri 6.800 okr/min
Spremnik goriva: 17,2 l
Max. brzina: cca. 200 km/h

+ dizajn, unikatnost, okretni moment, stabilnost, ovjes, završna obrada

- vibracije na niskim okretajima, manevriranje na mjestu, tvrde kočnice, bočni oslonac, zaštita od vjetra

U vožnji nas je puno više dojmio Griso 850, koji u primjeni ostavlja dojam puno mekšeg i elastičnijeg motocikla, po performansama gotovo da i ne zaostaje za snažnijim modelom, a i cijena mu je pristupačnija, što je još jedan bitan faktor koji će najviše cijeniti hrvatski "džep"

