

PIŠE: MARKO GUZINA

Naš novinar na predstavljanju u Milanu



Na pomalo nespretno izabranoj lokaciji u centru Milana imali smo se prilike upoznati s novim modelom legendarne marke Guzzi, a ovo upoznavanje nam je bilo zanimljivo iako smo za novi 8V saznali prije gotovo godinu dana. Iza već poznatog imena Griso dodana je oznaka 8V, koja upućeni-ma govori o tome da sada karizmatični uzdužno postavljeni dvocilindraš raspolaže s osam ventila, što donosi i više snage. Koliko god značajna, to nikako nije i jedina promjena, pa je dizajnom Griso ponešto osvježeno, a tu je i obnovljeni kočioni sustav, koji sada krasi diskovi valovitog oblika. Izmijenjena ergonomija trebala bi pojačati osjećaj vozača za prednji ovjes, dok veća snaga sugerira i bolje performanse. Koliko je već posve dobar Griso postao bolji zahvaljujući uvedenim promjenama saznajte iz ostatka teksta.

Uvaženi prijedlozi

Svi oni sa umanjenom percepcijom boja možda će, žmireći na jedno oko iz velike udaljenosti, novi Griso zamijeniti za dosadašnji, ali svi ostali, pogotovo oni koji pažljivo pročitaju sljedeće retke, lako će zamijetiti razliku. Talijani, kakvi već jesu, bez grižnje savjesti su komentirali dosadašnji model, a u Guzziju su - obzirom na to da im je stalo do mišljenja javnosti - neke od tih komentara uvažili, pa je 8V sada prava esencija talijanskog dizajna. Pored crne boje, koja i ne predstavlja neku inovaciju, Griso 8V se nudi i u "Mjesečevo bijeloj", zapravo perla bijeloj boji, koja mu odlično stoji i

lako je posve novi agregat sa četiri ventila po cilindru najveća novost koju Griso donosi, nama se najupečatljivijim ipak učinio zvuk iz velikog i osebujno dizajniranog ispušnog sustava. Dok moderni prednji ovjes s jakim kočnicama gleda prema budućnosti, modernizirani, ali i dalje pomalo tromi agregat koncepcijom ostaje vezan za nasljeđe prošlosti, pa je pred nama zanimljiva kombinacija preciznog ovjesa i putenih vibracija do sada svojstvenih izvjesnoj američkoj tvrtki

udiše mu pomalo elitistički duh, dok istovremeno naglašava novi, posve crni pogonski sklop. Vizualne novosti koje će u sljedećem odlomku prerasti u tehničke novosti primjećuju se na prednjem kraju, gdje umjesto dosadašnjih uobičajenih diskova svoj posao obavljaju kočioni diskovi valovitog profila, dok prednjim krajem i dalje dominira klasično okruglo svijetlo. Kontrolni instrumenti pružaju sve potrebne informacije i zadržavaju stari oblik, kao i dosadašnje sjajno kromirano kućište, a iduća promjena se nalazi sasvim blizu, u novom aluminijskom upravljaču anodiziranom u crno. Preko masivnog okvira i dalje je "obješen" spremnik goriva, čijom gornjom stranom i dalje suvereno vlada lijepi aluminijski poklopac za ulijevanje goriva gorostasnih dimenzija. Da bi se vozaču omogućilo udobnije sjedenje, a agregatu bolje hlađenje zrakom, vrijedni inženjeri iz Mandela su izmijenili oblik bočnih oplata. Izmijenjen je i oblik sjedala, koje se i dalje nalazi na 800 mm od tla, ali sada pruža sportskije uporište za voza-

Talijanski gromovnik



Novo dizajnirane oplata pružaju vozaču više mjesta za koljena, a cilindrima više zraka za hlađenje



Valoviti Braking diskovi u kombinaciji sa četveroklupnim Brembo klijestima lako zaustavljaju ovaj, ne pretjerano lagan motocikl

ča. Kada smo kod položaja, dodajmo da Griso 8V ima sportske oslonce za noge koji zajedno sa sjedalom i upravljačem određuju nešto agresivniji položaj vozača, koji bi trebao pružiti i bolji osjećaj za prednji ovjes. Kako je u današnje doba zvuk također element koji se pomno dizajnira, spomenut ćemo ga ovdje zajedno s ispušnim sustavom, čije debele kromirane grane neće ostaviti nikoga ravnodušnim. Dok zanimljivi prigušivač ispušnog sustava privlači poglede, grlena grmljavina V2 agregata koju oslobađa privući će oktanske audiofile, iako zvučna kulisa na niskim okretajima možda više odgovara nekom "zlom chopperu". Osim stražnjeg svijetla izvedenog od LED žaruljica, na Grisu su mjesto našli pomalo čudni pokazivači smjera sa zatamnjenim žutim lećama koje neodoljivo podsjećaju na domaće uratke kakve često srećemo na "trkačim" Opel Kadetima Diesel. Kao primjer nejasnog i blago neergonomičnog dizajna istaknut ćemo bočni oslonac koji



ulijeva povjerenje kada je Griso na njega oslonjen, ali isto tako izaziva zbuñenost kada ga treba otvoriti ili zatvoriti, jer se nalazi zaista daleko. S druge strane, posve funkcionalan, ali ne pretjerano zanimljiv izgled krasi crne trokake naplatke od lake legure, na kojima počiva cijela ova simfonija estetike.

Tehnika Guzzistima

Vjerojatno je manje poznato da u pogonima Moto Guzzija nastaje rasni trkači motocikl s oznakom MGS-01, s kojim ova tvrtka postiže uspjehe u američkom prvenstvu "Battle Of Twins", ali je Griso 8V odmah iza njega najnapredniji uradak iz Mandela. U 10 mm skraćen međuosovinski razmak dosadašnjeg modela smješten je novorazvijeni zrakom i uljem hlađeni V-2 agregat, čiji provrt od 95 i hod klipa od 81,2 mm rezultiraju ukupnom zapreminom od 1.151 ccm. Da se ne radi o starom agregatu sa izmijenjenim glavama govori podatak da je novi crni stroj sačinjen od čak 563 posve nova dijela, što znači da je izmijenjeno oko 75% elemenata. U svakoj glavi svoje mjesto je našla po jedna

Odjeven u "mesečevo bijelu" livreju Griso lako privlači poglede dok detalji poput debelih ispušnih grana tome samo doprinose



bregasta osovina, koja preko klackalica otvara ukupno četiri iznimno lagana ventila, a tu su i konične opruge koje omogućuju kvalitetan rad na visokim okretajima. Kako bi se nosila sa povećanjem snage, radilica je sada čak 75% kruća od prethodne, dok obnovljeni sustav podmazivanja brine da svi ležajevi budu adekvatno opskrbljeni tekućinom koja život znači. Ulje preko prskalica brine i za hladnje donje strane klipova, koji stvaraju kompresijski omjer od 11:1, a vrijedno rade unutar cilindara sa novooblikovanim perima za hlađenje. Gorivu smjesu za gladne cilindre pripremaju dva leptirasta tijela promjera 50 mm, a nastalih 110 KS pri 7.500 okr/min prema stražnjem kotaču prenosi jedna suha lamela spojke te šest brzinska mjenjačka kutija. Poput koncepcije agregata, za Guzzi je tipičan i kardanski prijenos, ovdje utjelovljen u CARC reaktivnom sustavu, koji čini jednostrani stražnji ovjes. Osim što zadovoljava Euro 3 norme, novi agregat je vrlo učinkovit sa stajališta termodinamike, a to znači da inženjeri vjeruju da ga mogu dodatno osnažiti bez značajnih izmjena, ali i to da je manje rastrošan u odnosu na prethodni agregat kada je riječ o gorivu. Mnogi elementi su dizajnirani posebno da bi se smanjila mehanička buka, a između ostalog su tu dva "Morse" lanca razvoda sa hidrauličkim zatezačima.

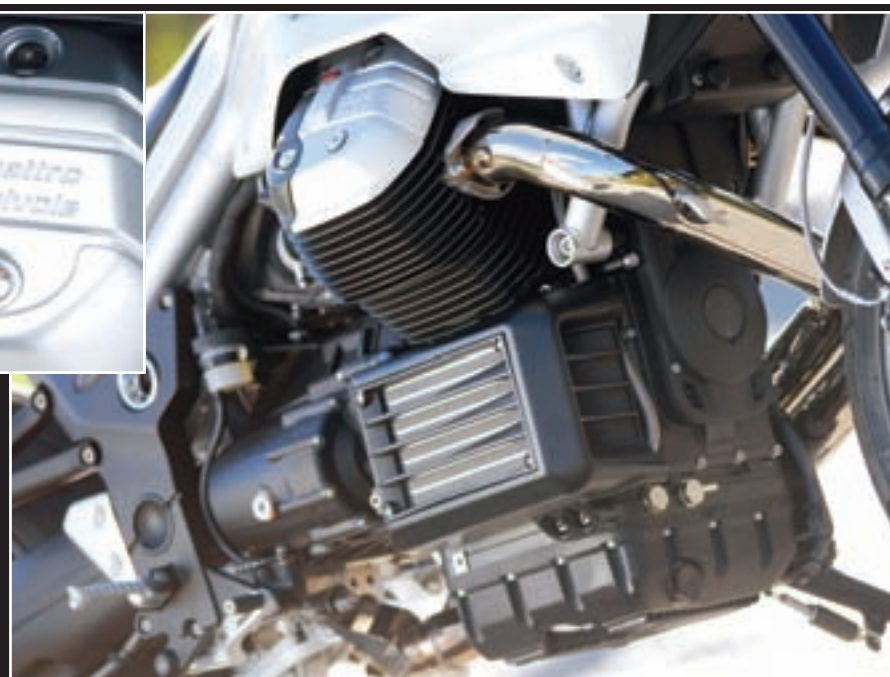
Nad opisanu kombinaciju agregata i mjenjačke kutije nadnosi se jaki okvir od čeličnih cijevi, koji tehnički i figurativno predstavlja kraljeznicu ovog motocikla. Na sasvim logičnom mjestu, sprijeda, za okvir se drži izokrenuta vilica sa štapovima promjera 43 mm te radijalnim prihvratima kočio-

nih klijesta, a možemo naglasiti da i trokuti koji drže vilicu djeluju vrlo masivno. Kada govorimo o dimenzijama, Griso se može pohvaliti Braking valovitim kočionim diskovima promjera 320 mm, čiji je oblik vođen željom za što boljim odvođenjem topline. Atraktivne diskove bez imalo milosti pritišću Brembo četveroklipna klijesta, dok silu ruke vozača prema njima prenosi klasična kočio-

na pumpa. Zaustavljanjem stražnjeg kotača bavi se disk promjera 282 mm sa dvoklipnim klijestima, a posao doziranja stražnje kočnice trebala bi olakšati podesiva polugica. Radom stražnjeg ovjesa upravlja jedan amortizer podesiv u parametrima predopterećenja i povrata, a gume su istih dimenzija kao kod gotovo svakog većeg cestovnog motocikla: 120/70-17 sprijeda te 180/55-17 straga.



Posve crna vanjšina te diskretni natpis na glavama agregata govore da se radi o gotovo posve novoj pogonskoj grupi poboljšanoj u mnogim pogledima



Pazljivo dizajnirani stražnji ovjes u sebi sadrži kardanski prijenos i gotovo posve eliminira njegove loše strane. Ipak direktnost odaziva stražnjeg kotača na ručicu gasa u nižim brzinama ostaje stvar na koju se valja naviknuti



Ako nekim slučajem i ne bude predmet razgovora kada je u pitanju izgled, Griso će neminovno pažnju privući zvukom iz ispušnog sustava



Čari vjetra i vibracija

Iako na prvi, a zatim i svaki drugi pogled, Griso djeluje dugačko i teško, vozač nakon smještanja u sjedalo gubi strahopoštovanje. Naime, položaj koji definiraju oslonci za noge, sjedalo i upravljač dovoljno je agresivan da jamči zabavu, a dovoljno opušten da vozač može vladati ovim 222 kilograma teškim vozilom. Iako u mjestu nije najokretniji motocikl koji smo vozili, koncepcija agregata smješta težište znatno niže nego što to vizualno djeluje, pa se Grisom već pri malim brzinama upravlja lako. Pregledni instrumenti nude sve potrebne informacije, a jedino nas je zasmetao smještaj bočnog oslonca, koji je prilično teško otvoriti i još teže zatvoriti jer je odmaknut prema naprijed. Pritisak na tipku elektropokretača znak je dlakama na vratu da se naježe, jer moćni zvuk koji Quatrovalvole agregat proizvodi uz pomoć velikog ispušnog sustava s prvog testiranja odlazi ravno u povijest motociklizma. Iako je ovo zapravo subjektivno mišljenje, spomenuti zvuk je svakako jedna od najboljih, ako ne i najbolja strana ovog motocikla.

Hidraulički kontrolirana spojka ne pruža vozaču pretjeran otpor, pa vožnja u gradskim uvjetima ne predstavlja vježbu izdržljivosti, a ugodno je iznenađenje precizan mjenjač koji raspolaže dobro

odmjerenim prijenosnim omjerima. Zbog velikog zakretnog momenta Griso 8V lako kreće s mjesta i moguće ga je voziti do 3-4 tisuće okretaja, a u tom režimu dolaze do izražaja i pojačane vibracije. Govorimo li o vibracijama, moramo naglasiti da se ne radi o onima zamorne i grube vrste, već "mekanim" pomacima velike amplitude koji odgovaraju pulsirajućem zvuku, pa primoraju krv da brže prokola. Ako prilikom stajanja na semaforu pustite upravljač, pomaci upravljača izazvani vibracijama biti će gotovo komični, ali Guzzi je tako solidno napravljen da vozač ni u jednom trenutku neće steći dojam da će ove vibracije rastaviti motocikl, kao što je slučaj kod nekih drugih talijanskih proizvođača.

Iako krivulje kažu da raspolaže znatno većim zakretnim momentom u odnosu na prethodnika, novi Griso nas je pomalo razočarao međuubrzanjima u višim stupnjevima prijenosa. Očito je dodavanje ventila uzelo svoj danak, pa i pored velike zapremine ovaj snažni V2 agregat kod velikih opterećenja nevoljko povlači iz nižih okretaja. Ovaj Moto Guzzi je moguće i oštro voziti, iako nas je malo razočaralo što agregat prilično sporo "skuplja" okretaje, a isto ih tako, pomalo tromo, "gubi". To znači: želite li izbjeći trzaj prilikom mjenjanja stupnjeva prijenosa, treba sačekati da broj



Jednostavni i pregledni instrumenti ostali su nepromijenjeni kao i njihovo kromirano kućište



Sjedalo je redizajnirano u odnosu na prethodni model kako bi pružilo bolji osjećaj za cijeli motocikl

Izmjenjene kote upravljača, sjedala i oslonaca za noge pružaju vozaču bolji osjećaj za prednji kraj nego je to bio slučaj kod prethodnika, a s obzirom na pojačani agregat i jake kočnice ova promjena je sasvim opravdana



NOVI AGREGAT**Prvi "četveroventilac"**

● Malo će tko izvan krugova istinskih poznavatelja marke Moto Guzzi znati da njezini stručnjaci s modelom MGS-01 već neko vrijeme skupljaju odlične rezultate na američkom prvenstvu "Battle Of Twins". Spominjemo ovaj model jer se radi o najjačem Guzziju koji se trenutno proizvodi, ali kada su u pitanju serijski modeli, Griso 8V predstavlja vrh serijske ponude. Negovih 110 konjskih snaga dolazi iz gotovo posve novo osmišljenog agregata sa četiri ventila po cilindru, a sve to unutar V2, uzdužne koncepcije po kojoj je ova tvrtka poznata. Iako je MGS-01 pogonjen agregatom sa četiri ventila po cilindru, Griso predstavlja prvi serijski Guzzi sa ovakvom tehnologijom, pa možemo reći da se u njemu stara koncepcija susreće sa suvremenim rješenjima.

okretaja opadne, a tek onda pustiti ručicu spojke. Kad smo kod trzaja, pohvalit ćemo odlično izveden vrlo direktan kardanski prijenos, zahvaljujući kojem stražnji kraj izravno reagira na pomake ručice gasa, ali zato posve eliminira efekt kardana kada se stražnji kraj diže prilikom ubrzanja.

Međuosovinski razmak od 1.544 mm Grisu garantira zavidnu stabilnost, ali zahvaljujući dobro usklađenom ovjesu ne diskvalificira ga kada je riječ o brzim promjenama smjera. Iako nosi nemalu težinu, ovjes se s njom prilično dobro nosi, ali lakše ga je dovesti u krizu nego bi to bio slučaj s jednako opremljenim lakšim motociklom. Prednje kočnice su iznimno jake i lako se doziraju, a niti nakon agresivne vožnje Milanom i okolicom nisu pokazivale znakove popuštanja. Stražnja kočnica se također lako dozira, ali učinilo nam se da je njezina poluga malo neobično smještena, pa smo je gotovo svaki puta tražili.

Pri većim brzinama Guzzi je naglašeno stabilan i vozaču ulijeva povjerenje, a nisu ga uznemirila čak niti nagla kočenja ili promjene smjera pri nastojanju da ravnopravno sudjelujemo u milanskom prometu. Kako smo već rekli, moguće ga je smireno voziti u niskim okretajima i uživati u vibracijama, ali Griso se isto tako snalazi i u višem režimu vrtnje. Kada kazaljka prijede 5.000 okt/min iz mirnog brundala pretvara se u odlučnog jurišnika, a s porastom okretaja nestaju i vibracije, da bi - kada se kazaljka obrtomjera približi crvenom polju - do vozača došao zvuk koji govori o mehaničkom nasilju koje izgara fosilna goriva u velikim cilindrima. O nasilju možemo govoriti i kada je riječ o interakciji između vozača i vjetra, jer Griso, sukladno odrednicama klase, ne nudi gotovo nikakvu zaštitu. Iako je položaj vozača nešto izmijenjen pa vozač nije toliko "ispršen" u vjetar, i dalje je ovo pravi motocikl za one koji zaziru od zaštite, jer s porastom brzine posve logično raste i sila potrebna da se zadržite na motociklu. S druge strane, može-

mo pohvaliti termodinamičku efikasnost agregata koji nas niti u najgorim milanskim gužvama nije pretjerano grijao, iako su glave i cilindri svega nekoliko centimetara od koljena vozača. U stani-kreni prometnim situacijama hidraulički kontrolirana suha spojka koja se lako dozira pokazala se dobrom, a nije niti potrebno imati podlakticu poput Velog Jože da bi se opetovano povlačila poluga. Griso 8V se pokazao zahvalnim motociklom s dovoljno snage, koja je raspoloživa ako mi to baš želimo, ali puno nam se više dopao opušteni način vožnje pri nižim okretajima. Tutnjava iz ispuha odlična je podloga za uživanje u srednje brzim zavojima, dok će Griso u dužim zavojima biti stabilan, ali i početi pokazivati nedostatak zaštite od vjetra. Posve kratki zavoji nisu mu idealni zbog nemale dužine, ali nisko težište, dobar ovjes te vrhunске kočnice donekle kompenziraju i omogućuju prepuštanje užiticima vožnje bez bojazni.

Modernizirana duša Guzzija

Rijetki su motocikli koji sa toliko lakoće mogu privući pažnju na sebe pred omiljenim okupljaštima mladih, ali slična karizma je krasila i pri-



jašnje modele Moto Guzzija. Radi se o motociklima kojih ima malo, pogotovo u našim krajevima, pa samim time

do određene mjere predstavljaju nešto posebno. U svijetu takvih rijetkih Guzzija, Griso 8V predstavlja klasu za sebe jer osim privlačnog dizajna, kojim će nesumnjivo osvojiti bodove kod potencijalnih kupaca, odlikuje se i gotovo posve novim pogonskim agregatom i odgovarajućim porastom snage u odnosu na dosadašnje modele. Sa svojih 110 konjskih snaga novi je Griso najjači serijski



Kada bi nemali ispušni sustav ocjenjivali samo po odličnom dizajnu dobio bi najviše ocjene, ali tome treba pridodati i čiste petice za zvuk



Ovako masivnih trokuta na prednjim ovjesu ne bi se posramio niti supersportski motocikl, a na 222 kg teškom Grisu su svakako dobrodošli

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 95 x 81,2 mm
Obujam: 1.151 ccm
Odnos kompresije: 11:1
Hlađenje: zrakom i uljem
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje promjera 50 mm
Spojka: suha s jednim diskom
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: izokrenuta vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 120 mm; straga jednostruka vilica sa monoamortizerom hoda 110 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dva valovita diska promjera 320 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk promjera 282 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.260, širina 830, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.544, težina 222 kg
Deklarirano: snaga - 110 ks (80,8 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 11 kgm (108 Nm) pri 6.400 okr/min
Spremnik goriva: 16,7 l
Max. brzina: cca. 230 km/h

+ moćni zvuk, dizajn, ovjes, kočnice, završna obrada

- razvijanje snage, težina, zaštita od vjetra



model legendarne marke iz Mandela, pa kao takav predstavlja dobar odabir za sve one koji žele osebujan motocikl kakav neće sretati na svakom semaforu, a opet se nisu spremni odreći snage koju nude "konfekcijski" modeli drugih tvrtki.

Što se voznih osobina tiče, Griso 8V se trudi u velikoj većini situacija ostati neutralan, a tako će i biti ako vozač ne pretjera sa zahtjevima. Iako kardanski prijenos ima svojih prednosti i mana, efekt kardana je posve eliminiran i to olakšava vožnju, dok tipične vrlo direktne reakcije stražnjeg kotača na komandu gasa predstavljaju nešto na što se lako naviknuti. Niti u gradskoj

gužvi ovaj motocikl pozamašnjih dimenzija nije bio nespretn, a tek otvorena cesta mu je ponudila savršeno igralište. Kao i svaki pravi pripadnik svoje vrste, Griso vozačima nudi uživanje u vjetru kakvo bi ovisnicima o nakedima prepisao svaki brižni liječnik. Iako oni naviknuti na sakrivanje iza vjetrobrana neće prepoznati čari ovakve vožnje, sve više Europljana uviđa slast udara vjetra i okreće se korijenima motociklizma - golim motorima. A kada je riječ o uživanju, Griso 8V usprkos ponekoj mani ima puno za ponuditi. ■

Griso 8V iz svakog kuta predstavlja zanimljiv i prije svega prepoznatljiv motocikl što će mnogi cijeniti