



Nevada Classic 750

Opremljen zrakom hladenim V2 agregatom i obiljem kroma, ovaj Moto Guzzi svesrdno pokušava uvjeriti sebe i sve koji ga vide da je pravi američki chopper, a u ovom testu smo analizirali koliko mu to polazi za rukom s obzirom na neveliku zapreminu te vrlo umjeren položaj za upravljačem

Prostranstva Sjedinjenih Američkih Država prošarana beskrajnim asfaltiranim prometnicama nesumnjivo su mamamac za mnoge. Bilo bi pretjerivanje ustvrditi da o tome maštaju svi, ali neosporno je da mnogi zaljubljenici u motocikle silno žele na dva kotača proputovati pustinskom državom Nevadom. Ako ništa drugo, onda barem kao jednu etapu krstarenja legendarnom prometnicom broj 66 koja predstavlja meku velikom broju motociklista, a pogotovo poklonicima custom motocikala. Kada bismo trebali birati neki europski motocikl kojim bi krenuli na opisano putovanje Moto Guzzi Nevada Classic 750 se na prvi pogled čini kao dobar izbor, a je li to tako i koja uloga mu najbolje odgovara saznajte u nastavku teksta.

Nepopravljivi klasičar

Da bi se čim bolje uklopio među choppere, Moto Guzzi Nevada Classic 750 ne samo da nosi ime koje upućuje na rodbinske veze „preko Barca“, već i izgledom pokušava biti pravi „Jenki“. Vrlo malo ikakvih oplata, pogledima izložen V2 zrakom hlađeni agregat te zbičani kotači i poprilična količina kroma nedvojbeno su tu kako bi se na promatrače ostavio dojam, ali ovaj motocikl nema ništa čime bi privlačio pozornost na groteskan način, jer ostaje unutar gabarita gotovo „normalnih“ modela. Iako je nešto dulja i nagnutija nego kod naked motocikala, prednja vilica nije napadna, a čak ni izbor dimenzija kotača ne ukazuje na pretjeriva-

nje. Dok bi „veliki chopper“ na prednjem kraju imao kotač promjera 21“, Guzzi sa svojih 18“ ostaje u svijetu umjerenog, a time i lako upravljivog. Klasična okrugla lampa s kromiranim obrubom jednostavno odgovara ovakvim motociklima, dok su pregledni instrumenti pomalo nemaštoviti. Jedan custom motocikl bi lako mogao proći i sa stilski upadljivijim, a opet oskudnijim instrumentima, dok se Nevada Classic ipak okitila klasičnom kombinacijom primjerenijom naked motociklu. Tek kromirana obloga središnjeg dijela, koji sadrži kontrolne žaruljice, ukazuje o kojoj klasi motocikla bi trebala biti riječ. Kromirani

CIJENA
63.700 KN

Prilikom tečne vožnje zrakom hlađeni agregat ne predstavlja probleme, ali kada zapnemo u gradskom prometu, koljenima može postati i više nego vruće

Da mi je



Na ovako klasično oblikovanom motociklu nema mjesta rješenju drugačijem od klasične okrugle prednje lampe, ali zato spretno odabran oblik retorzivora daje šarm



biti Amerikanac



Pregledni instrumenti su prebogati informacijama, a presiromašni stilom za jedan custom motocikl, no funkcionalni su, pa im nećemo zamjeriti. Prekidaci su klasično riješeni, kako bismo i očekivali od ovakvog motocikla, a i pored elektronskog ubrizgavanja Nevada Classic ima ručicu čoka, koju valja povući prilikom hladnog starta



Ovaj Moto Guzzi daje najbolje od sebe kada ga se vozi na niskim okretajima i bez naglih ubrzavanja, skretanja ili usporavanja

upravljač s jednostavnim prekidačima odgovara customu, a oblik retrovizora je sretno odabran, jer niti okrugla niti kvadratična rješenja ne bi ovako dobro odgovarala. Iznad zrakom hlađenog agregata i pripadajućih cilindara koji pomalo vire sa strane nalazi se spremnik goriva nevelikih dimenzija, a tu su i kromirani usisi zraka za agregat. Srazmjerno uska silueta motocikla nastavlja se sjedalom koje nad stražnjim blatobranom postaje još uže, dok su stranice motocikla ukusno naglašene kromiranim nosačem stražnjeg blatobrana te ispušnim topovima. Dok žbičani naplatci i stražnji amortizeri govore o klasičnom, pomalo neugledna stražnja vilica ne ostavlja pretjerano povoljan dojam, ali s obzirom na kardanski prijenos s desne strane možemo joj oprostiti osebnost. Da je ipak riječ o modernom proizvodu možemo naslutiti pogledamo li pokazivače smjera, koji su trendovski opremljeni prozirnim lećama, a sve ostalo na ovom motociklu više je nego klasičnog izgleda. Iako se nudi još i u bijeloj te crvenoj boji, crni model u kombinaciji s kromom, kakav smo imali na testu, najbolje udovoljava streotipnom izgledu na koji cilja.

Guzzi vjeran sebi

Iako se Guzzi drži svoje koncepcije uzdužno postavljenog V2 agregata, izgledom i imenom

ovaj model koketira s dalekim američkim rođacima. Oni također koriste V2 agregate, ali kako je u Americi sve veće, kod njih je zapremina samo jednog od dva cilindra često veća od Guzzijevih ukupnih 744 kubičnih centimetara. Spomenuti cilindri hlade se zrakom i postavljeni su pod međusobnim kutem od 90 stupnjeva, a u njima se hodom od 74 mm kreću klipovi promjera 80 mm. Umjerena kompresija od 9,6:1 sasvim se dobro uklapa u konzervativna dva ventila po cilindru, a natruhu modernog osigurava sustav elektronskog ubrizgavanja s potpisom Weber-Marelli. Ako ste mislili da će opis tehničkih karakteristika proći bez spominjanja Euro 3 normi, prevarili ste se! Ovaj Moto Guzzi ih zadovoljava zahvaljujući Lambda sondi te trostaznom katalizatoru u ispušnom sustavu. Naravno da nećemo zaboraviti navesti niti najveću snagu, koja iznosi nevelikih 48 konjskih snaga pri 6.800 okr/min. Zakretni moment od 54,7 Nm ovaj agregat ostvaruje pri 3.600 okr/min, a ostvarene vrijednosti nalaze put prema stražnjem kotaču preko petstupanjne mjenjačke kutije, suhe spojke s jednom lamelom, te kardanskog završnog prijenosa. Opisana pogonska grupa smjestila se u posve klasičan okvir od čeličnih cijevi, a komponente ovjesa odgovaraju ostalim elementima. Sprijeda se tako nalazi Marzocchi teleskopska vilica promje-

ra 40 mm, pokretima stražnje oscilirajuće vilice s ugrađenim kardanom upravljaju dva podesiva amortizera, a hod ovjesa na oba kraja iznosi 130 mm. Međuosovinski razmak iznosi 1.467 mm, što ne daje naslutiti da je Nevada Classic iznimno dugačak motocikl, ali isto tako ge ne svrstava niti među mališane. Zanimljivom nam se učinila prednja kočnica, odnosno Brembo disk promjera 320 mm sa četveroklipnim kočionim kliještima iste marke, jer se ovakva kombinacija može vidjeti i na nekim motociklima sa znatno više sportskih gena, a tu je i stražnji disk od 260 mm. Naravno, ne smijemo smetnuti s uma da u ovom slučaju valja zaustaviti 184 kg talijanskog čelika, te toj vrijednosti dodati još kojih 50% hrvatskog test vozača i njegove opreme. Kad se već bavimo mjerama, istaknimo da se sjedalo nalazi na 767 mm od tla, što pomalo dojam dugačkog i niskog motocikla, a spremnik goriva je sa svojih 14 litara zapremine zaista tako malen kako izgleda.

Jer ste vi to tražili

Proizvođači motocikala mogu mirne duše proizvesti jurilicu od 1000 ccm sa gotovo 200 KS i manje od 200 kg, jer pola motociklističkog svijeta želi baš to. Ali postoje i oni drugi, koji zadovoljstvo nalaze u drugačijim osobinama. Na dijametralno

Iako se radi o custom motociklu, Nevada Classic 750 gabaritima ili ekstremnom geometrijom prednjeg ovjesa to ne pokazuje



suprotnom kraju motociklističkog spektra nalazi se naš testni Moto Guzzi, koji ne nudi luda ubrzanja, precizno savladavanje zavoja ili vratolomna usporavanja, već nešto sasvim drugo. Što je to točno - pokušat ćemo opisati. Kako i sam izgled tek umjeren - „vuče“ u smjeru custom motocikla, tako je i položaj za upravljačem u najmanju ruku umjeren, ako ne i posve konzervativan. Vozač svoju stražnjicu udobno smješta na prostrano sjedalo, noge su - ovisno o visini spomenutog vozača - ugodno ili malo previše skvrčene, dok ruke gotovo instinktivno nalaze ručke upravljača. Ovakav položaj je idealan za kraće vožnje „umirovljeničkim“ tempom, jer koliko god sjedalo bilo udobno, ipak nosi gotovo svu težinu vozača, pa dulje vožnje postaju zamorne. Nevada Classic ipak nije namijenjena žustroj vožnji, jer osim mekanog ovjesa i nedostatka snage možemo konstatirati da gotovo posve izostaje osjećaj za prednji ovjes. Ovo ni u kom slučaju nije mana, već jednostavno karakterna osobina, a kako nit-



Veliki Brembo disk od 320 mm s pripadajućim četveroklipnim klijestima svakako nije nešto što bi druge posramilo, a s obzirom na umjerenu težinu i snagu, kočnice su sasvim adekvatne



Iz uske siluete motocikla najviše odaskaču ispušni topovi, dok se cilindri ne ističu koliko bi se očekivalo



Već desetljećima gotovo nepromijenjen agregat najveću promjenu je doživio s napajanjem riješenim pomoću sustava elektronskog ubrizgavanja, a tu su i katalizatori te lambda sonda u ispuhu

Radi se o skladnom, ako već ne pretjerano upadljivom motociklu, čije svezremenske linije su naglašene vještom kombinacijom crne boje i kromiranih elemenata



▼ Kako se ponajprije radi o motociklu za istinske Guzziste, na spremniku goriva se s gornje strane nalazi amblem tvrtke s talijanskom trobojnicom



Uska stražnja guma odgovara raspoloživoj snazi, ali moderni modeli na tržištu nisu tako koncipirani, pa bi promatrači mogli pomisliti da se radi o chopperu od 250 ccm, mada situaciju spašavaju dva uvjerljiva ispušna topa

ko sklon jurnjavi neće niti pomisliti na ovakav motocikl, problema nema. Da bismo se vozili, ipak najprije trebamo pokrenuti agregat, koji - iako opremljen sustavom elektronskog ubrizgavanja - kada je hladan od vozača i dalje iziskuje povlačenje polugice čoka. Dok je hladan, agregat radi pomalo nemirno, ali već nakon nekoliko minuta, koliko prosječni vozač ionako treba da bi obukao kacigu, bubrežnjak i rukavice, agregat počinje raditi mirno. Pomoću duge poluge mjenjača ubacujemo u prvi stupanj, pa vožnja može početi. Prvi dojam koji mjenjač ostavlja je pomalo „gnjecav“, ali nakon nekoliko minuta uvidamo da je za te sitne natruhe nepreciznosti zaslužna iznimno duga poluga mjenjača, dok sama mjenjačka kutija radi zaista dobro. Prijenosni omjeri su odabrani tako da je Nevadu Classic moguće voziti na niskim okretajima, do kojih 3.000 i uživati u krajoliku i ugodnim vibracijama koje stvara neveliki agregat. Jednostruka suha spojka se dozira lako, iako primjećujemo neke sitne razlike u odnosu na višestruke spojke u uljnoj kupci, kakve su uobičajene na japanskim motociklima. Kako ovaj Moto Guzzi nismo pretjerano 'tjerali', spojka nije imala priliku pokazati nam slabu stranu, ali s obzirom na snagu manju od 50 KS vjerojatno ju je i nemoguće dovesti u krizu. Agregat svoju umjerenu snagu razvija linearno, pa možemo reći: koliko okretaja, toliko muzike. Žustrija ubrzanja ili međuubrzanja moguće je ostvariti ako kazaljku okretomjera zaljuljamo prema žutom broju 7, a tada i izmjene

stupnja prijenosa postaju nešto bučnije. Kako Moto Guzzi njeguje tradiciju uzdužno postavljenih agregata, prilikom oštrijeg mjenjača brzina osjeća se kako moment agregata ljulja cijeli motocikl. S druge strane, iako ovaj motocikl koristi najjednostavniji mogući kardanski prijenos, mala snaga agregata i ovdje se pokazala kao prednost, jer se jedva osjeti efekt kardana, odnosno podizanje stražnjeg kraja. Svladavanje zavoja na ovakvom motociklu treba shvatiti kao stvar dogovora, jer klasična izvedba ovjesa i okvira ne nudi dobru platformu za pretjerivanje. I kočnice, koje su dobro odmjerene za performanse i težinu ovog motocikla prilikom umjerene vožnje, takve su da nismo trebali poželjeti bolje, ali kada se počne pretjerivati, u kombinaciji s mekanim ovjesom mogu dovesti do neugodnih situacija. Ovaj Moto Guzzi zapravo je najbolje voziti umjereno i vrlo polako otkrivati gdje su mu granice, a za svaki manevar je bolje ostaviti si prostora, jer nagle akcije izazivaju i nagle reakcije. Sve navedeno ne znači da Nevadu Classic 750 nije moguće voziti brzo, ali treba znati da ona za to nije osmišljena, a ruku na srce, teško je zamisliti da ju i kupi netko željan brzine. Dodajmo još da nas je Nevada ugodno iznenadila u gradskoj vožnji, gdje nije nesporna poput drugih tipičnih custom motocikala, iako spora vožnja znači i da će vas zrakom hladeni agregat početi pretjerano grijati, a više temperature će značiti i da mjenjač postaje manje precizan. Ako vam odgovaraju ovakvi motocikli, nema sumnje da će vam odgovarati i Nevada

**TEHNIČKI PODACI**

Motor: dvocilindrični, četvertaktni
Promjer x hod: 80 x 74 mm
Obujam: 744 ccm
Odnos kompresije: 9,6:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje promjera 36 mm
Spojka: suha s jednim diskom
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 40 mm hoda 130 mm; straga aluminijska vilica sa dva amortizera hoda 130 mm
Gume: prednja 110/90-18, stražnja 130/90-16
Kočnice: naprijed dva diska promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk promjera 260 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.166, širina 825, visina sjedala 767, osovinski razmak 1.467, težina 184 kg
Deklarirano: snaga - 48,28 ks (35,5 kW) - 6.800 okr/min, max. okr. moment - 5,57 kgm (54,7 Nm) pri 3.600 okr/min
Spremnik goriva: 14 l

+ karizma, završna obrada, mjenjač, udobnost

- cijena, snaga

Dok vozača očekuje prilično prostrano sjedalo, suvozač neće biti toliko sretan. Dodamo li tome i oslonce za noge čiju visinu dikтира ispušni sustav, suvozač će biti sretan kada dođete do odredišta

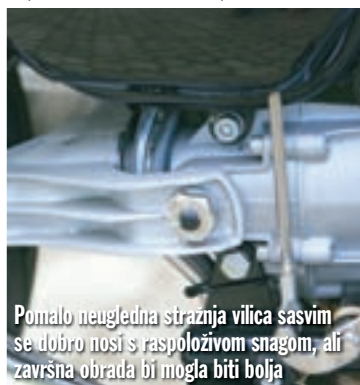
Classic 750, jer kada ju vozite u najvišjem stupnju prijenosa na kojih 3.000 okr/min, zakoračite na smirenu stranu života, a ovaj motocikl od sebe daje najbolje, a to je poseban osjećaj. Ako se pak odlučite za vožnju udvoje, trebate znati da suvozač neće uživati u raskoši. Sjedalo je, naime, osjetno manje od vozačkog, a podignuti ispušni sustav znači da će i noge biti nešto više skrčene nego bi to suputniku odgovaralo.

Roba za poznavatelje

Iz svega možemo zaključiti da Nevada Classic zapravo i ne želi biti pravi američki chopper, već ostvarenje američkog sna u jednoj posve europskoj formi. Tko želi plašiti djecu glasnim ispušnim sustavom i impresionirati sve redom duljinom motocikla ili količinom kubičnih centimetara, neće posegnuti za ovim motociklom niti kao za surogatom. Svojim osobinama se ovaj motocikl niti ne pokušava stavljati uz bok s „heavy metal“ uradcima sa oznakom „made in USA“, već senzibilnim Europljanima nudi mogućnost da okuse dio takvog života kroz prizmu europske tehnologije, gabarita i općenito načina razmišljanja. Pogledamo li presjek tržišta, na jednom kraju spektra se nalaze japanski custom motocikli koji su nas odavno naučili na beskompromisnu kvalitetu i pouzdanost, ali i na pomalo desenzibilizirani osjećaj u vožnji, s agregatima koji su lišeni vibracija, vrhunskim mjenjačima i razumnim ovjesima. S druge strane su tu toliko spominjani američki proizvodi, koji nude karizmu, vibracije i prepoznatljiv zvuk, a do unazad nekoliko godina i vrlo umjerenu kvalitetu, dok svojim

cijenama i listama čekanja naglašavaju lažni osjećaj ekskluzivnosti. Negdje na pola puta između ovih krajnosti smjestio se ovaj Guzzi kojeg smo testirali, koji će za umjerenu cijenu ponuditi najbolje iz ovih svjetova, pa tako arhaični agregat očarava ugodnim vibracijama, ali ujedno i djeluje pouzdano, dok udobnost i vozne osobine nisu kompromitirane rješenjima koja stavljaju stil ispred praktičnosti. Moto Guzzi u ovom, kao i još nekim modelima, nudi jednostavno dobar motocikl čije kočnice rade kako treba, mjenjač i kvaliteta ovjesa zadovoljavaju, a snaga neće nikoga impresionirati, ali će korisnicima biti sasvim dovoljna. Gledamo li kroz suhoparne brojke, Nevada Classic 750 većini zacijelo neće biti zanimljiva, dok će pogled kroz oči istinskog Guzista otkriti predivan karizmatični motocikl koji vas naprosto mami da odjenete kožnu jaknu s resicama. Umjesto mučenja po prevrućoj Nevadi u SAD ovaj motocikl će vam omogućiti

da krstarite prostranstvima Slavonije ili uživajte na Jadranskoj magistrali, a nakon toga obučete skupocjeno odijelo pa poslovnim partnerima pokažete kako imate puno stila i toga se ne sramite. Ova usmjerenost na obožavatelje tipična je za Moto Guzzi, a lako bismo se sjetili još nekoliko proizvođača motocikala, ponajprije europskih, čiji uradci privlače prije svega zaljubljenike u dotičnu marku, radi, primjerice, karizme ili specifičnih rješenja koje nude. Dok Moto Guzzi modeli nove generacije, ponajprije Griso 8V, ciljaju na nešto širu publiku, što je zapravo mudar potez s ekonomskog gledišta, Nevada Classic 750 predstavlja mamac za one koji gledaju ispod površine i od motocikla prvenstveno traže one neopisive i nedodirive osobine koje ga čine onime što jest. Poput sira prošaranog plemenitim pljesnima, ovaj Guzzi nije za svačije nepce, ali oni kojima se sviđa u njemu će zasigurno besramno uživati. ■



Pomalo neugledna stražnja vilica sasvim se dobro nosi s raspoloživom snagom, ali završna obrada bi mogla biti bolja



Osim agregata koji je tipičan za ovu marku, kardanski prijenos je još jedno tehničko rješenje tipično za Moto Guzzi. Iako je opremljen najjednostavnijim kardanom, ovaj motocikl zbog male snage ne naglašava efekt kardana