

Moto Morinijev motocikl zvučnoga imena spada u kategoriju nakeda isključivo zbog nedostatka aerodinamičnih oplata, pomoću kojih bi, uvjereni smo, predstavljao ozbiljnu konkurenciju Ducatiju 1098 ili KTM-u RC8. Ovako jedino vlasnici Aprilije Tuono imaju razloga za zabrinutost, ako ni zbog čega drugoga, onda zbog impresivne 'konjice' koju oslobađa moćni dvocilindrični pogonski agregat

Goli adrenalin

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Nakedi su danas kategorija motocikala s najviše poklonika širom svijeta. Šarolikost njihove ponude uključuje motocikle širokog spektra zapremine, od malenih 125-tica sve do cestovnih čudovišta poput Suzukija B-Kinga. U toj velikoj masi proizvoda koja preplavljuje tržište svatko će naći ponešto za sebe i svoj način života. Po svojoj filozofiji, naked motocikli pružaju najviše kom-

promisa svojim vozačima i za njih se vrlo rado odlučuju početnici koji o motociklima znaju samo da žele ljubimca na dva kotača, ali još nisu posve sigurni žele li cestovnu krstaricu kojom mogu u jednom danu proplovati pola europskog kontinenta ili pak rasnoga sportaša kojega samo nosač tablice, retrovizori i pokazivači smjera čine legalnim za cestovnu uporabu. Druga vrsta ljudi koja voli naked motocikle su oni koji su već probali sve i sva i na kraju zaključili da se najbolje osjećaju u zlatnoj sredini, na nečemu što nudi

najbolje iz oba svijeta, motociklu koji može jednako dobro poslužiti za odlazak na posao, vikend krstarenje omiljenom zavojitom dionicom i odlazak na malo duže putovanje. Ima tu još i mnoštvo podvarijanti pojedinih modela, pa je tako isti motocikl moguće kupiti u potpuno ogoljenoj ili varijanti s poluoklopom, s ABS kočnicama ili bez njih i tako dalje i tako dalje... mogućnosti je bezbroj. No postoji i jedna mala skupina nakeda koja gura filozofiju ove klase u ekstreme, a začeta je nastankom streetfightera. Isprva su to bile

Ploča s instrumentima kojom dominira veliki obrtomjer jednostavna je i pregledna, no za današnje pojmove pomalo neugledna



Prekidači na upravljaču prate svjetske standarde. Sve je tamo gdje biste to i očekivali

tu su MV Agusta Brutale ili Bimota Delirio, da nabrojimo samo neke modele od kojih se čovjeku zavrti u glavi kad vidi koliko je novca potrebno izdvojiti za njih. Tu je svoju priliku da ugrabi dio kolača vidio i Moto Morini, maleni talijanski proizvođač koji se prije nekoliko godina oporavio od kraha iz 80-tih godina prošloga stoljeća i sada polako, ali sigurno uzima zamah i sve je prisutniji na tržištu.

Srce u junaka

Moto Morini je malena tvrtka i u svojoj ponudi ima svega šest modela, koji imaju veliki broj zajedničkih komponenti, no najznačajniji među njima svakako je pogonski agregat vrlo egzotičnog imena: Bialbero Corsacorta. Njegov konstruktor, Franco Lambertini, podario je svijetu vrlo snažan tekućinom hlađeni motor s cilindrima smještenim u V oblik i to pod kutom od 87°. Vrijednosti provrta i hoda su 107 x 66 mm, radna zapremina iznosi 1.187 kubičnih centimetara. I to je isto za sve agregate iz Moto Morinijeve ponude, no pojedini su modeli ipak snažniji od ostalih. Tako, primjerice, Moto Morini 9 1/2, čiji smo test objavili u jednom od prijašnjih brojeva Moto Pula, koristi isti agregat, no na tom je motociklu on lagano ublažen i razvija 117 KS, što je ujedno i najslabija zabilježena vrijednost u trenutačnoj Moto Morinijevoj maloj ali probranoj ergeli.

Za ovaj broj smo na raspolaganje dobili njihov trenutačno najjači model, Corsaro Veloce, koji koristi puni potencijal Bialbero Corsacorta agregata i u svojim njezinim krije punih 140 KS pri prilično niskih 8,500 okr/min u standardnoj verziji, dok je okretni moment impresivnih 123 Nm pri 6.500 okr/min, a omjer kompresije iznosi 11,8:1. Kažemo standardnoj, jer motocikl koji

CIJENA
116.990 KN

prerade uglavnom sportskih motocikala koje su izrađivali pojedinci u svojim garažama ili razne usko specijalizirane radionice, no s vremenom je i industrija počela prihvaćati potrebu tržišta za takvim modelima, pa smo polako počeli dobivati prve tvorničke ulične borce. Motocikl koji najčešće i s najvećim pravom povezujemo sa streetfighter motociklima svakako bi bila Aprilia Tuono, naked koji apsolutno sve komponente ovjesa, okvira, pa i sam pogonski agregat dijeli sa svojim sportskim pandanom, Apriliom RSV 1000 R.

Najvažnije razlike između ta dva motocikla mogu se mirne duše svesti na nedostatak aerodinamičnih oklopa te povišeni i ravni upravljač na Tuonu. Sve ostale karakteristike apsolutno odgovaraju jednom punokrvnom sportskom motociklu kojemu su performanse na prvom mjestu, a udobnost je karakteristika na koju će njegovi vlasnici samo odmahnuti rukom uz podrugljivi smijeh. No, Tuono je na tržištu vrlo dobro prihvaćen primjerak ove klase, ponajviše zbog svoje relativno pristupačne cijene. Ukoliko baš želite egzotiku,

Corsaro Veloce svojom pojavom nikoga neće ostaviti ravnodušnim



smo imali na testu nije posve tvornički primjerak, kao što se to lako može primijetiti na priloženim fotografijama. Zahvaljujući našem dobrom prijatelju i stalnom posjetitelju Motohappeninga, Arnu Pucheru, imali smo priliku voziti neznatno prerađeni Corsaro 1200 Veloce, prema riječima njegovog vlasnika nekoliko desetaka konjskih snaga jači od serijskog motocikla. Naime, tvornički Corsaro Veloce opremljen je ispušnim sustavom Termignoni s posebnom, sportskom mapom rada motora, ali naš primjerak crpio je dodatnu snagu iz

posebno za njega razvijenog, pravog natjecateljskog Akrapovičevog ispušnog sustava, za koji je također prilagođena elektronika. Kad smo već kod toga, ako možemo suditi po nedavno testiranom Moto Moriniju 9 1/2, kod kojega smo velikih primjedbi imali na nemiran rad agregata u niskim okretajima, u Corsarovom slučaju se stvari odvijaju puno ugladenije, iako nam njegov ponosni vlasnik nije zaboravio napomenuti da je nova elektronika pri tome uvelike pomogla. Doduše, ni ona nije posve savršena, a njezine se mušice manifestiraju mini-

malnim okretajima koji nikada ne padaju ispod brojke od 2.000, tako da smo u prvi mah pomislili da agregat radi pod 'čokom', iako je radna temperatura koja se očitavala na displeju bila oko 80 stupnjeva. No, kada nas je vlasnik uvjerio da je sve u savršenom redu, slegnuli smo ramenima i ubacili u prvi stupanj prijenosa, očekujući pritom neugodan udarac iz mjenjačke kutije, no umjesto toga smo ostali iznenađeni lakoćom i preciznošću kojom smo ubacili u brzinu. Ipak, kad već govorimo o mjenjaču koji je vrlo precizan, moramo biti



Agilnost je uzorna, ali Corsaro grubo reagira na neravnine na cesti



Stražnja aluminijska vilica od lijevane legure aluminija izgleda prilično siromašno u usporedbi s ostatkom motocikla



Par diskova promjera 320 mm i Brembo kočione čeljusti jamce zavidnu zaustavnu snagu

Iako Corsaro Veloce omogućava vrlo uspravan i opušten položaj sjedenja, malo tko će ovaj naked voziti na taj način

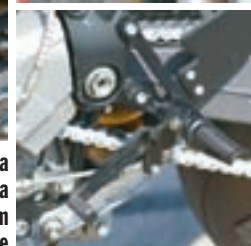


Dva ispušna topa Akrapovič daju do znanja da s ovim motociklom nema šale

pošteni i spomenuti ručicu hidrauličke spojke, koja na Corsaru nije nimalo različita od one na Moto Moriniju 9 1/2, što znači da je vrlo tvrda i zasigurno će zagorčavati život vlasnicima ovog motocikla u svim gradskim stani-kreni situacijama.

Ali grad nije mjesto na kojemu će ovaj motocikl briljirati, osim ako baš nemate neku osobitu želju impresionirati sve oko sebe munjevitim startovima sa semafora, trošeći pritom stražnju gumu do besvijesti (doduše, za ovo bi najprije trebalo upotrijebiti veliku dozu samokontrole da se prednji kotač zadrži na tlu). S Corsarom Veloceom to je neizbježna nuspojava pri svakom odlučnom otvaranju gasa, ukoliko uzmemo u obzir doista golemu snagu agregata - u našem slučaju dodatno ojačanog - no uvjereni smo da ni u serijskoj izvedbi ovaj naked nije najnežniji motocikl na svijetu.

Reći da su ubrzanja impresivna zapravo je vrlo neprecizan pokušaj da se opiše ono što je ovaj motocikl u stanju pružiti. Naime, snage i okretnog momenta ima toliko mnogo i njihove su krivulje tako ravnomjerne, da će vozač ukoliko je i samo malo nepažljiv vrlo brzo zaboraviti u kojem se stupnju prijenosa nalazi. Moto Morini će i na najmanji



◀ Snažni V2 s cilindrima pod kutom od 87° i 140 KS u serijskoj izvedbi izuzetno je snažan i posjeduje impresivni okretni moment

▶ Oslonci za noge vozača vrlo su skliski, što zna biti nezgodno prilikom agresivne vožnje



Iako s lakoćom može postizati brzine o kojima čak i neki sportski motocikli mogu samo sanjati, zbog nedostatka aerodinamične zaštite nemoguće je dugo uživati u tim performansama



okret ručice gasa ubrzavati snažno, bilo da se radi o niskim, srednjim ili visokim okretajima. Isto vrijedi i za odabrani stupanj prijenosa: prvi ili šesti, Veloceu to nije važno, uvijek grabi naprijed gotovo jednakom silinom. Vozaču preostaje samo dobro se držati za ručke širokog upravljača, budući da je zaštita od vjetra nepostojeća, a motocikl je itekako sposoban razvijati brzine veće od 250 km/h. Iako, ako ćemo biti iskreni, nismo posve sigurni tko bi ga normalan duže od nekoliko minuta mogao voziti u punoj šestoj brzini. No ukoliko to uspijete, recimo u kontroliranim uvjetima grobničke staze, gdje smo i mi obavili dio našega testa, možete biti sigurni da ćete na pravcima iza sebe ostaviti i popriličan broj sportskih motocikala, bez obzira na njihove kudikamo superiornije aerodinamične oplate.

Ovjes dostojan sportaša

Dakle, iz prijašnjih ste redaka mogli zaključiti da je pogonski agregat na nas ostavio izuzetno dobar dojam, no što je s ostatkom motocikla? Svjesni činjenice da je ciklistika često i važnija za ukupni dojam o motociklu od samoga agregata, u Moto Moriniju nisu štedjeli na kvalitetnim komponentama kod ovoga modela, njihovog ponosa i dike. Stoga i elementi ovjesa koji dolaze s Veloceom imaju pedigree dostojan i znatno više sportski orijentiranih motocikala. Naprijed je tako okrenuta vilica renomirane talijanske marke Marzocchi, čiji su štapovi debljine čak 50 mm, dok je hod vilice 129 mm. Naravno, moguće ju je podešavati po svim parametrima: predopterećenju, kompresiji i povratu. No Marzocchi je poznat po kvalitetnim

komponentama, ali ipak nije u samom vrhu svoje branše. Stoga, ukoliko niste posve uvjereni da je Marzochijeva vilica dovoljno sportsko rješenje za vašega ljubimca, straga stvari stoje znatno bolje, budući da stražnji amortizer nosi potpis jedne od najcjeljenijih svjetskih firmi u toj djelatnosti: Ohlinsa. Osim mogućnosti podešavanja svih parametara kao i kod prednje vilice, taj stražnji amortizer hoda 130 mm moguće je podešavati i po visini, što znači da je na ovom motociklu doista moguće podesiti geometriju prema željama i potrebama vozača.

Okvir čine čelične cijevi, dok je stražnja vilica od lijevane legure aluminija i iako ne sumnjamo u njezinu kvalitetu, neugledan izgled i mat boja pomalo kvare ukupan dojam o izgledu motocikla. Kut prednje vilice iznosi 24,5°, predtrag je 103 mm, a međuosovinski razmak na Corsaru iznosi 1.440 mm, što sve zajedno jamči stabilnost u zavojima. Naplatke od lagane legure dobavlja tvrtka Marchesini, a popis renomiranih dobavljača komponenti završava tvrtkom Brembo, koja se pobrinula za kočioni sustav ovog vrlo zanimljivog motocikla. Tako su naprijed dva diska promjera 320 mm s pripadajućim kočionim čeljustima s četiri klipčića i radijalnom pumpom, dok je straga disk promjera 220 mm, na koji djeluje čeljust s dva klipčića. Težina motocikla bez tekućina iznosi 196 kg, a zapremina spremnika za gorivo je 18 litara.

Suhoparna nabranjena komponenti na stranu, došlo je vrijeme da vam napišemo riječ-dvije i o voznim osobinama ovog egzotičnog nakeda. Bez sumnje možemo reći da su elementi ovjesa zvuč-

nih imena i dokazane kvalitete vrlo poželjni na svakom motociklu i korisna pomagala u izvlačenju najboljih mogućih voznih osobina naših ljubimaca. No, to ujedno znači i da je zbog širokog spektra mogućnosti podešavanja potrebno utrošiti određenu količinu vremena da bi se ovjes prilagodio pojedinom vozaču. Tvorničke postavke tu često igraju veliku ulogu i neki proizvođači su u tom segmentu uspješniji od drugih, to jest, ovjes na njihovim motociklima je namješten tako da odgovara velikom broju vozača. Kod Velocea je situacija malo drukčija, budući da mu je ovjes serijski vrlo tvrd i ne bismo rekli da će baš svi biti zadovoljni tvorničkim postavkama.

U praksi to znači da motocikl vrlo brzo reagira na svaki, pa i najmanji pomak vozačevog tijela i za jedan naked je gotovo nevjerojatno agilna u brzim izmjenama smjera. No u dugačkim zavojima tako tvrd ovjes ne ulijeva povjerenje, budući da je cijeli motocikl vrlo osjetljiv na svaku neravninu i grubo reagira na njih, a amortizeri gotovo nikada ne odrade ni trećinu raspoloživog hoda. To sve zapravo znači da je ovjes namješten za vozače nešto veće tjelesne mase, a ostali bi se trebali malo poigrati da ga prilagode svojoj težini. U svakom slučaju, potencijal je primjetan, ali sa serijskim postavkama ovjesa Corsaro Veloce je jednostavno pretvrd. Čak i na natjecateljskoj stazi, gdje je kod motocikla katkad poželjan nešto tvrdi ovjes, Moto Morini nije reagirao onako kako bismo voljeli. Bio je previše nemiran čak i na kočenjima, što nam je onemogućilo da iskoristimo doista veliku zaustavnu snagu Brembo kočnica (koje su, usput budi rečeno, vrhunske i poslije doista izvrnog pogonskog agregata su jedna od stvari koje su nas se jako dojmile na ovom motociklu). Sve u svemu, Moto Morini Corsaro Veloce je imao priliku doći na korak do savršenstva u ovoj klasi, ali to mu ipak nije pošlo za rukom. Šteta, jer pokazuje veliki potencijal, koji nažalost nije u potpunosti iskorišten.

Jedinstveni karakter

Sama pojava Moto Morinija Corsara Velocea privući će na sebe mnoge poglede znatiželjnika. Ovaj motocikl definitivno se ne može svrstati među konfekcijske primjerke kakvi se svakoga dana mogu vidjeti na cestama i u kafićima do vas. Agresivan dizajn prednjega kraja, koji čine dva usko postavljena prednja svjetla s minimalističkom aerodinamičnom maskom odmah iznad njih, djeluju vrlo upečatljivo već na prvi pogled, a anatomske oblikovani spremnik goriva nije samo sastavni dio agresivnog dizajna, već i omogućava vrlo dobar oslonac za noge na kočenju i u zavojima. Vozač na ovom motociklu sjedi uspravno i opušteno i upravljač je i više nego dovoljno širok, kako za manevriranje pri malim brzinama, tako i za brzu vožnju, što često nije slučaj na motociklima ove orijentacije. Ipak, nemojte pomisliti da je Corsaro Veloce motocikl koji se vozi opušteno. Htjeli oni to ili ne, ova zvijer će u tren oka i najsavjesnije vozače navesti na kršenje prometnih propisa, ako ni zbog čega drugoga, onda samo da čuju duboko brundanje pogonskog agregata dok on bez ikakvog napora ubrzava kroz svaki od šest dostupnih stupnjeva prijenosa i uvijek ih tjera na još. Iznos od 117.000 kuna nije malen za motocikl koji nema baš nikakvu praktičnu primjenu, ali zato za taj novac nudi jedinstveni karakter koji, kad se ispod svega podvuče crta, zapravo vrlo uspješno objedinjava dvije potpuno različite klase: nakede i sportske motocikle. A sada, vrijedili to toliki novac, to ćete morati odlučiti sami. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V2, četverotaktni
Promjer x hod: 107 x 66 mm
Obujam: 1.187 ccm
Odnos kompresije: 11.8:1
Razvod: 2 bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 54 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: okrenuta vilica s cijevima promjera 50 mm, hoda 129 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i kočiona čeljust s 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.070, širina 810, visina sjedala 830, osoviniski razmak 1.440, težina 196 kg
Deklarirano: snaga - 140 KS (103 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 12,5 kgm (123 Nm) pri 6.500 okr/min
Spremnik goriva: 18 l

+ snaga i okretni moment, kočnice, sportski karakter

- pretvrdo serijsko podešenje ovjesa, zaštita od vjetra

