



Neki motocikli su u svakom pogledu prilagođeni širokoj publici, a neki to nisu. Moto Guzzi kao tvrtka cilja na pomalo specifičnu publiku, a model Bellagio je po tom pitanju dodatno zanimljiv jer će njegove čari prepoznati oni koji znaju uživati u posebnim, delikatnim užitcima u životu



Priča za sebe

NAPISAO
I SNIMIO:
**MARKO
GUZINA**

Već na početku možemo primijetiti da Moto Guzzi Bellagio nije "narodni motocikl", već je svojom pojmom (a svakako i cijenom) usmjeren prema onima koji neće žaliti novca u zamjenu za rijetko viđen, sposoban i šarmantan motocikl. Talijanski marketinški stručnjaci ovaj su model "nanišanili" prema mladim ili malo manje mlađim poslovnim ljudima koji ne podliježu modnim trendovima i žele se na diskretan način istaknuti u masi. Naravno, Bellagio je koncipiran tako da uz navedeno donosi i vozne osobine koje osiguravaju užitak u vožnji nakon napornog dana na poslu. Tko nije probao, ne zna koliko je dobro opušteno fučkajući neki stari dobri surf-rock pjesničak sjesti na Bellagio, pa ga podbosti kroz mirisne slavonske krajolike kasnog ljeta. Ipak, malo trčimo pred poslovnično rudo... O vožnji nešto kasnije.

Klasika, što drugo?

Koješta drugo, rekli bismo. Iako netko na prvi (površan) pogled možda svrstao Bellagio čvrsto u skupinu custom motocikala, pažljiviji promatrači bi se tome ubrzo usprotivili. Iako se naglašeno obli spremnik goriva uspinje od sjedala prema upravljaču, to je i gotovo jedino što Bellagio ima zajedničko s custom motociklima. Preljepi žibičani naplatci skupa s pripadajućim guma-ma u rangu su jednog klasičnog naked

modela, a položaj vozača, odnosno prilično visoko sjedalo gotovo da vriše "naked"! Dobro, ako ćemo cjeplidačiti, podebeli kromirani upravljač postavlja ruke u nešto viši položaj nego bi to bilo na prosječnom golu motoru i vizualno malo "bac" na custom krov, ali to je sada zaista to, sve ostalo je primjereno jednom nakedu. Zapravo, moguće je da Bellagio pati od krize identiteta, ali sigurno je da ne pati od pomanjkanja stila, jer svojom minimalističnom pojmom lako ostavlja dojam. I sam agregat je upadljiva prikaza, a dodamo li tome skladne linije i proporcije ostalih elemenata, greške nema - pred nama je lijep motocikl. Debele ispušne cijevi svojim sjajem predstavljaju ukusan kontrast mat crnoj boji, zbog koje Bellagio od naših slavonskih domaćina dobio nadimak "Garo".

U klasični dizajn dobro se uklapa jednostavno okruglo svjetlo, a kontrolni instrumenti donose izvjesnu kontradikciju, jer je kao osnova korишten veliki LCD i analogni pokazivač kakav vidamo na skoro svakom proizvodu Piaggio grupacije. Činjenica da je pozadina instrumenata "starinski" krem ne pomaže puno, a brojevi na brzinomjeru su smješteni pomalo zbumujuće, na donjem dijelu skale, okrenuti naopako - što ne smeta, ali ni ne pomaže.

Minimalizam se pogotovo primjećuje na stražnjem kraju, gdje je jednostavno ovalno svjetlo upušteno u blatobran, a kromirani pokazivač smjera s bijelim lećama posve su "čisto" učvršćeni, bez dodatnih nosača i raznih čuda. Dok s desne strane stražnjeg kraja caruje jednoruka vilica, odnosno kardanski prijenos, s lijeve strane se nalaze dvije ravne, kromirane ispušne cijevi. One donekle zaklanjavaju kotač, koji bi po nama trebao biti izložen pogledima zbog svoje ljepote, ali cjelina je toličko skladna, da sami odmah odbacujemo svoje primjedbe.





Kočnice su snažne, ali zahtjevaju i snažan stisk

Evoluirani kardanski prijenos nepovoljne pojave svodi na minimum



Instrumeni se nisu posve uklopili u klasično minimalistički stil. Prekidači na upravljaču ne donose novosti



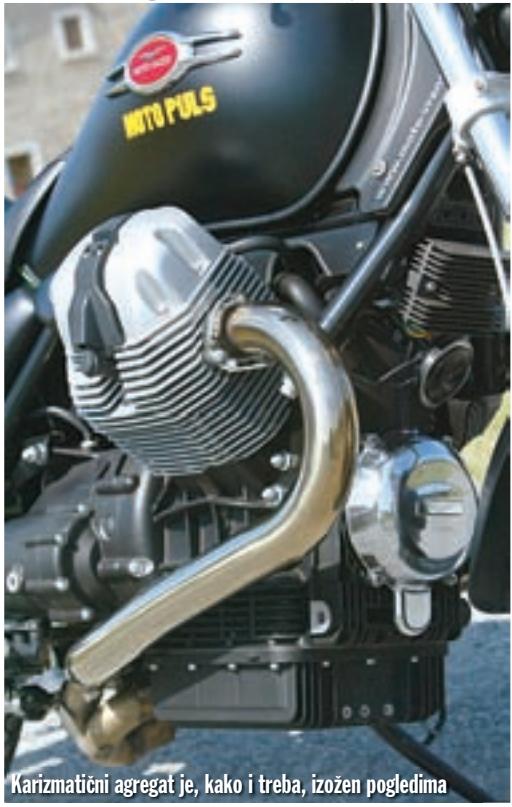
Ergonomija na ovom motociklu je odlična pa neće biti puno zamora iako zaštita od vjetra posve izostaje

Litra zabave

Poznavateljima ne treba posebno napominjati, ali za ostale ćemo spomenuti kako ovaj - kao i druge Moto Guzzi motocikle - pokreće uzdužno postavljeni V2 agregat s kutom od 90 stupnjeva između zrakom hlađenih cilindara. Zapremina dva spomenutih cilindara iznosi ukupno 935,6 kubičnih centimetara, a sve to kao rezultat prvočina i hoda od 95 te 66 milimetara. U glavama ovog agregata djeluje po jedna bregasta osovina, a dok su neki Guzzi modeli opremljeni četveroventilskom tehnologijom, agregat u Bellagiou i dalje koristi po jedan usisni i ispušni ventil. Za razliku od nešto vremene nje rodbine, ovaj model talijanske tvornice koristi sustav elektronskog ubrizgavanja tvrtke Magneti Marelli s tijelima promjera 40 mm te brizgaljkama tvrtke Weber. Uz kompresijski omjer od 10:1 Bellagio razvija pristojnih 74,7 konjskih snaga pri 7.200 okr/min te 78 Nm zakretnog momenta pri 6.000 okr/min.

Što se tiče dopreme rečene snage do stražnjeg kotača i konačno podloge, Bellagio koristi razne trikove, od kojih je nedvojbeno prvi dvostruka suha spojka, da bi zatim na red došla mjenjačka kutija sa šest stupnjeva prijenosa. Tipično za jedan Moto Guzzi, završni prijenos je riješen pomoću kardinskog sustava, koji je plod dugogodišnje tradicije i razvoja.

Sva snaga i moć ne bi bili od nikakve koristi kada bi Bellagio samo dokon stajao, a kako bi se



Karizmatični agregat je, kako i treba, izozen pogledima

Iako izgledom "vuče" na custom motocikle, Bellagio je u vožnji punokrvni naked



mogao kretati svjetom, tu su dva žbičana naplatka s aluminijskim obručima. Prednji se ognuo gumom dimenzija 120/70-18, dok je stražnja guma ozbiljnog profila 180/55-17.

Klasična konцепција ipak priziva i klasična riješenja, pa je tako Bellagio u cijelinu objedinjen okvirom od čeličnih cijevi, a sprjeda se nalazi klasična teleskopska vilica promjera 45 mm koja omogućava 140 mm hoda prednjeg kotača. Straga je već spomenuti kardanski prijenos udomljen u jedno-

rukoj vilici, dok gibanjem te cjeline upravlja jedan podesivi amortizer i sve skupa osigurava 120 mm hoda stražnjeg kotača.

U pogledu kočnica je Bellagio bliži klasi sportskih naked motocikala nego customa, a to može zahvaliti dvama diskovima promjera 320 mm na prednjem kraju, iako dojam već na papiru pomalo kvare tek dvoklipna kočiona kliješta. Pri zaustavljanju straga svoj doprinos daje disk promjera 282 mm, također pritiskan od strane dvoklipnih koči-

onih kliješta, a hidrauličnu tekućinu u potrebnim smjerovima vode opletena kočiona crijeva.

Prije okončanja opisa tehničkih detalja dužni smo navesti nekoliko brojeva, od kojih je svakako bitan popriličan onaj koji označava međuosovinski razmak od 1.570 mm, što nam daje naslutiti da će Bellagio biti stabilan, ali možda i ne posebno okretnan. Sjedalo vozača se prema navodima proizvođača smjestilo na 780 mm od podloge, dok "suh" motocikl teži 224 kilograma. Kako za vožnju ipak



Lijepo i jednostavne linije privlače poglede

Bellagio će u vožnji pružiti
fascinantne količine zabave



Kao i većina talijanskih
motocikala, Bellagio je
iznimno fotogeničan

treba goriva, Bellagio ga može sa sobom ponjeti 19 litara, od čega je rezerva približno 4 litre.

Zna znanje

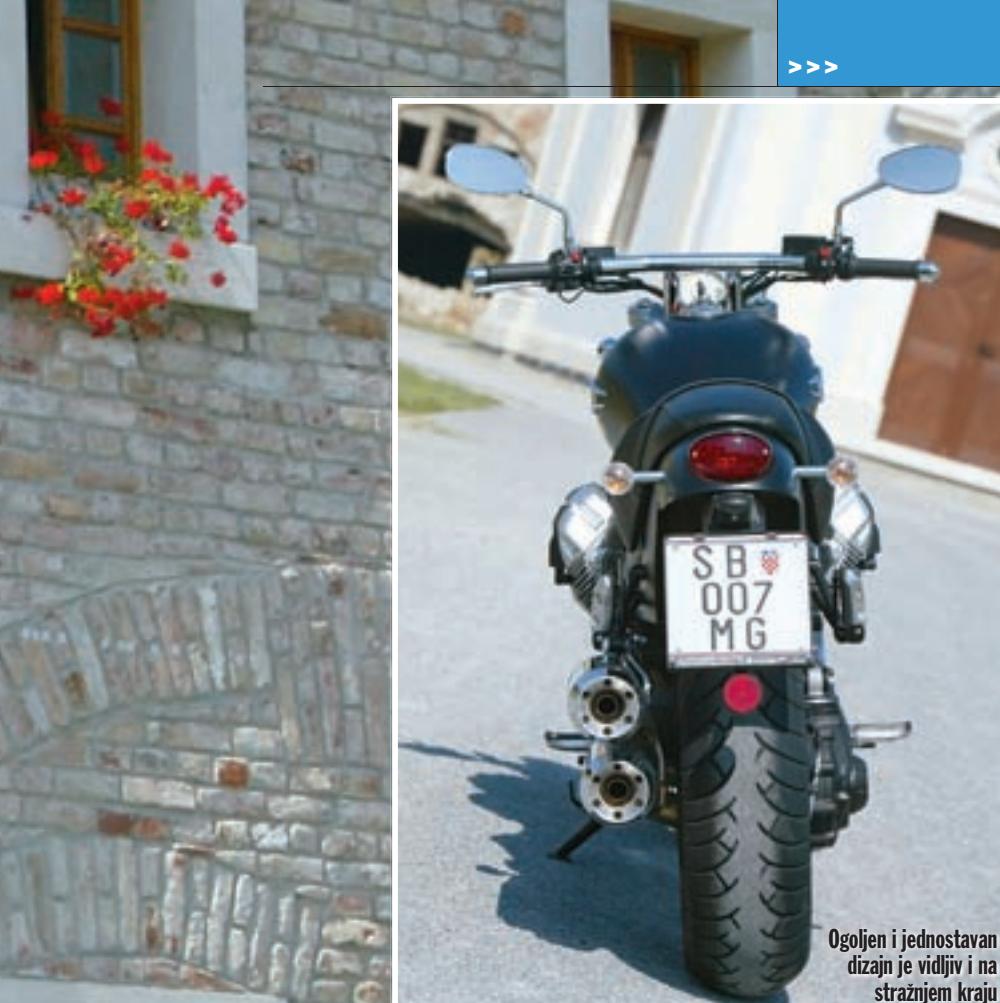
Na prvi, drugi i svaki pogled nakon toga Bellagio izgleda kao kombinacija klasičnog motocikla i customa, ali kada je riječ o vožnji, dojmovi su posve drugačiji. Za početak je tu položaj vozača koji možemo poistovjetiti s položajem na jednom prosječnom naked motociklu, uz iznimku nešto više postavljenog upravljača. Kao takav, položaj nudi povoljan omjer udobnosti i osjećaja za upravljanje. Vozac vrlo intuitivno rukama pronalazi ručke upravljača, a noge posve prirodno dolaze na oslonce za noge. Presvlaka sjedala djeluje sklisko, ali samo sjedalo je profilirano tako da vozaču osigurava dobar oslonac. Suvogač će po tom pitanju proći osjetno lošije jer je stražnji dio sjedala prilično skromnih dimenzija, a osim tek formalne trake za držanje, rukohvata nema, jer bi, naravno, kompromitirali izgled motocikla. I u pogledu oslonaca za noge je suvozač u nešto lošoj poziciji jer njihovu visinu diktira ispušni sustav s lijeve strane, što znači ponešto skvrčenje noge ukoliko se smjestite na stražnjem sjedalu.

Ipak, nas zanima kakav je Bellagio u vožnji, pa nestručno pritišćemo tipku elektropokretača, a rezultat je ugodno aritmično brundanje litrenog V2 agregata. Ako je suditi prema ovome, Bellagio je custom, ali ostaviti ćemo mogućnost da nas iznenadi.

Spojka je precizna i zahtijeva optimalnu količinu sile za povlačenje, a tu je i lagani zvuk zvečkanja tipičan za suhu spojku s više lamela. Precizan mjenjač lako se ubacuje u prvi stupanj prijenosa, a zatim i u svaki drugi. S obzirom na dovoljno zakretnog momenta već pri niskim okretajima, za kretanje treba tek nešto gasa, a Bellagio je, kao i skoro svaki V2 motocikl, u nižim stupnjevima prijenosa pomalo nemiran. U trećem stupnju ta pojava blijedi, pa je vožnja posve mirna, iako i ranije spomenuto možemo ubrojiti pod šarm, svakako prije nego pod nedostatak.

Nakon ponešto vožnje kroz grad, gdje se Bellagio snalazi pristoјno, izlazimo na otvorene ceste i tu počinje prava zabava. Osim što odlučno vuče u svakom stupnju prijenosa i pri svakom broju okretaja, agregat ovog motocikla nas je vrlo ugodno iznenadio zvukom te sklonosću prema višim okretajima. Svako otvaranje gasa je popraćeno promjenom zvuka iz usisa i ispuha, a čak ni kada se broj okretaja znatno poveća nema onog mučnog zvuka koji obično asocijiramo s custom motociklima kojima okretaji ne odgovaraju. Ovo nam je bio prvi pokazatelj karaktera ovog motocikla, a nakon toga smo znali što možemo očekivati.

Efekt kardana se gotovo niti ne osjeća zahvaljujući evoluiranom prijenosnom sustavu, a dok god tempo vožnje ne dospije s onu stranu umjerenog, izmjene stupnjeva prijenosa su gotovo bez ikakvog popratnog događaja. Ipak, Guzzi koristi uzdužno postavljen agregat, od kojeg je posve prirodno očekivati izvjesne reakcije. Dakle, kada smo odlučili iz aggregata izvući sve što nudi, prilikom promjene brzine se cijeli motocikl zaljublja na stranu pod utjecajem inercije unutarnjih komponenti aggregata. Kako je Bellagio iznimno stabilan, ova pojавa je vrlo kratka i predvidiva, a ne nosi nikakve posljedice, pa također možemo reći da doprinosi šarmu motocikla.



Ogoljen i jednostavan dizajn je vidljiv i na stražnjem kraju





Izgledom će lako "zavarati protivnike", ali kada jednom otvoriti gas na otvorenoj cesti, ovaj Moto Guzzi će pokazati pravu narav



Ravan i pomalo povišen upravljač uz spremnik goriva svakako doprinosi izgledu customa

Kada smo napokon pronašli lokalnu pormetnicu koja je nudila ono što smo željeli, već smo spoznali za što je sve Bellagio sposoban, pa nije bilo razloga da ga ne potjeramo još žešće i tako iskoristimo njegove zavidne sposobnosti. Možemo reći da dugi međuosovinski razmak ne kompromitira okretnost, jer se ovaj Guzzi lako prebacuje uz ponešto sile na širokom upravljaču, ali zato donosi zavidnu stabilnost. Bilo na ravnim dionicama ili kroz uske zavoje, Bellagio ne pokazuje niti najmanju namjeru odstupiti od zadane linije, a neravninu guta s autoritetom.

Za najbolje rezultate ovaj motocikl svakako treba doživjeti kao naked i tako ga voziti. Naime, dobro odabrane dimenzije guma u kompletu s uskladenim ovjesom odlično obavljaju svoj posao. Nakon nekoliko zavoja, kada se gume zagriju na radnu temperaturu, zabavi gotovo da nema kraja, pa tada počinjemo namjerno prelaziti preko uzdužnih neravnina kako bismo isprobocirali barem nekakvu reakciju od ovog staloženog motocikla.

Minimalizam je lako vidljiv na stražnjem kraju



Spomenuli smo sve osim kočnica, pa eto i njihovog opisa. Kako smo i mogli očekivati, Bellagio ima snažne kočnice, ali daleko je to od onoga što bi moglo biti. Pomalo nas je začudilo da pored opletenih kočionih crijeva ručica kočnice prvo propadne za nekoliko milimetara, ali kako je ovo propadanje bilo jednakno na početku, a i nakon serije agresivnih kočenja, odlučili smo tome ne pridavati previše pozornosti. Dok bi veliki kočioni diskovi s nešto jačim kočionim klještima činili čuda, ovako je Bellagio opremljen više nego adekvatnom kočionom grupom koja ipak ne fascinira. Koliko god ponekad i pretjerivali, nismo se našli u situaciji da nam "nedostaje" kočnica, ali za snažnu reakciju ručicu treba i snažno stisnuti. Srazmerno nisko težiste ujedno znači da i stražnja kočnica može biti od prilične pomoći kada se žurno treba riješiti viška brzine.

Sitni užitci

Možemo ustvrditi da Bellagio nikako nije dobar odabir za ljubitelje sportskih motocikala, ali pada



Dvije sjajne ispušne cijevi sakrivaju lijep kotač, ali zato stvaraju ugodnu zvučnu kulisu



Možda nije najljepši motocikl na svijetu, ali eleganciju se Bellagio ne može osporiti

nam na pamet kao dobro rješenje za one kojima supruga ne dozvoljava ništa osim "suzdržanog" custom modela. Dok će svojim izgledom Bellagio lako uvjeriti bolju polovicu da je njezin odabranik konačno odrastao i smirio se, isti taj odabranik će u miru omiljene prometnice moći pošteno uživati u brzini, nagibima i općenito vrlo dinamičnoj vožnji.

Dok sve to možda zvuči presavršeno da bi bilo istinito, prije nego pojurite do najbližeg zastupnika legendarne talijanske marke, moramo vas upozoriti da ćete za Moto Guzzi Bellagio trebati "istovariti" 93.520 kn. Cijena je zapravo detalj koji objašnjava zašto u Lijepoj Našoj postoji tek jedan ovaj zanimljivi motocikl, pogotovo ako znamo da prosječan kupac često pod omjerom "uloženo-dobiveno" gleda omjer cijene i snage. Bilo kako bilo, ne radi se o malom iznosu, a za tek nekoliko stotina kuna više možete kupiti Ducati Monster 1100 ukoliko vašu pažnju više okupiraju naked motocikli. Naravno, za osjetno manje ćete moći postati vlasnikom gotovo bilo kojeg drugog naked

motocikla na tržištu. Slično je i ako kao konkurenčiju pogledamo custom dio ponude, jer gotovo da nema customa koji nije Harley-Davidson, a da košta više od cijene testiranog Moto Guzzija. Tako bi vas, primjerice, golemi Kawasaki VN 1700 Classic koštalo točno toliko manje da uspijete počastiti poznanike na račun kupnje novog motocikla. Ipak, sve ovo je filozofiranje, jer Moto Guzzi Bellagio je još jedan motocikl kojem je teško naći konkurenčiju, a namjera mu je na tržištu ponuditi "ono nešto" što drugi ne nude.

Naime, Bellagio je zanimljiv mješanac koji pod krikom customa sakriva vrlo sposoban naked motocikl, a sve to zapakirano u specifični talijanski šarm. Kako nam kulinarske usporedbe nisu strane, pokušajmo to objasniti ovako: dok na tržištu postoje različiti čistokrvni custom ili naked motocikli koje možemo usporediti s debelom, daleko previše začinjenom sočnom šnicom, Bellagio predstavlja kulinarsku vratolomiju koja je bogata pažljivo odabranim začinima koje će otkriti tek istančano nepce. ■

Oslonci za noge su dobro obloženi gumom kako bi se spriječio prolazak vibracija do vozača

Bellagio	
TEHNIČKI PODACI	
Motor:	V2, četverotaktni
Promjer x hod:	96 x 66 mm
Obujam:	935,6 ccm
Razvod:	2 ventila po cilindru
Odnos kompresije:	10:1
Hlađenje:	zrakom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje s tijelima promjera 40 mm
Spojka:	dviće suhe lamele
Mjenjač:	6 brzina
Završni prijenos:	kardan
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	teleskopska vilica s cijevima promjera 45 mm hoda 140 mm; straga jednoruka vilica sa jednim amortizerom hoda 120 mm
Gume:	prednja 120/70-18, stražnja 200/50-18
Kočnice:	naprijed dva diska promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 2 klipi, straga disk promjera 282 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.270, širina 890, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.570, težina 224 kg
Deklarirano:	snaga - 74,7 ks (55 kW) - 7.200 okr/min, maks. okr. moment - 78 Nm pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva:	19 l
+ vozna svojstva, agregat, mjenjač, položaj vozača, zvuk, kočnice	
- cijena, zaštita od vjetra, smještaj suvozača	

Sjajni poklopac spremnika goriva čini kontrast sa satenastom crnom bojom

