



Stotinu lica dobrih vibracija

Uz dobro vodstvo grupacije Piaggio Moto Guzzi je u posljednje vrijeme predstavio nekoliko novih modela, a posljednji među njima je Stelvio.

Pogonjen osamventilskim agregatom koji smo već imali prilike susresti u modelu Griso 8V, ne donosi tehničke novine, ali zato obiluje vizualnim i koncepcijskim novostima. Odmah nam se učinilo da se radi o zabavnom motociklu, ali pogledajmo redom što sve donosi novi Guzzi

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Svjet se mijenja i to je istina. Što je bilo odlično prije nekoliko godina, danas je izvan mode, ali i izvan prosjeka. Tako rastu i motocikli, a s njima i proizvođači, koji ulaze u nove segmente. Primjer je pred nama, jer Moto Guzzi Stelvio 1200 8V je prvijenac ove tvrtke u klasi velikih putnih enduro motocikala. Dobro, možda se radi o modelu koji želi biti putni enduro, ali zapravo je vrlo svestran. Upravo ovaj model je dokaz da vrlo primjenjiv motocikl ne treba biti umjerene veličine, niti imati srednju zapreminu. Zapravo, veseli nas kada neka tvrtka otvara novo poglavje, odnosno ulazi u novi segment i to onda učini jednim ovako uspjelim i doradenim proizvodom. Stelvio nam donosi svjež izgled, poznatu mehaniku i vozne osobine koje su pravo otkriće, ali reda mora biti, pa zato krenimo postupno.

Prepoznatljivo do bola

Svaki puta kada komentiramo neki talijanski proizvod opetovanje se povlači spominjanje vrhunskog talijanskog dizajna. Nažalost zbog ponavljanja, ali na sreću svih promatrača koji mogu uživati u nastalim oblicima, dizajn je vrhunski i tu nema pogovora. Savršen primjer toga je i Moto Guzzi Stelvio, koji donosi prepoznatljiv izgled posve primjeren modelu koji otvara nove horizonte jednoj renomiranoj marki. Zadatak stvaranja ovako skladne cjeline tim je teži što se radi o poznatom formatu, koji već niz godina uspješno koristi BMW R 1200 GS kao najuspješniji pripadnik vrste. Ipak, Talijani su vještим kombiniranjem boja, materijala i tekstura uspjeli oko masivnog crnog agregata stvoriti motocikl koji možda neće biti fascinantan, ali izbliza će biti teško maknuti pogled s njega. Naravno, tu je i pažnja posvećena detaljima pa su, primjerice nožne komande izvan okvira kon-

fekcije. U svakom slučaju, Stelvio je pažljivo oblikovan proizvod, počevši od žbičanih naplataka pomodno crnih obruča, preko moderno oblikovanog prednjeg blatobrana do minimalističnog stražnjeg kraja. Naravno da su daleko najupadljiviji element na cijelom motoru dva prednja svjetla nepravilnog oblika. Ona se nalaze u prilično nagnutim prednjim oplatama koje stvaraju dojam dinamičnosti, a tu je i veliki vjetrobran koji je moguće podešavati po visini. Instrumenti se sastoje od preglednog obrotmjeru te velikog LCD-a koji obiluje informacijama. Malo nas je razočarala činjenica da pokazivač količine goriva ima svega tri polja, koja bi trebala pokazati na kompletan raspon od punog do praznog spremnika. Nadalje je tu masivni upravljač s lijepim podizačima pričvršćenim za masivne trokute prednjeg ovjesa. Prekidači na upravljaču identični su onima na, primjerice, Apriliji Pegasu, što nam govori o blagodatima masovne proizvodnje, a slično je i s retrovizorima, koji su identični onima na Apriliji Tuono. Sve to na stranu, ostaje činjenica da je Stelvio vrlo lijepo oblikovan motocikl. Spremnik goriva djeluje čak i manjim nego što zaista jest, a na njegovi stranicama se nalaze izbočenja. Desno od njih skriva se praktični pretinac za sitnice koji se otvara pomoću tipke na lijevoj strani upravljača. Nadalje su tu dva lijepo oblikovana sjedala, a njihova presvlaka pokazuje da nije odabran prvi raspoloživi materijal, već je i tu utrošeno truda. Ispod bokova sjedala suočača nalaze se solidni rukohvati, a tu je i priprema za putne kofere, koja je zapravo neupadljiva. Ispod sjedala suočača nalazi se lako dostupan prostor za alat, u koji stane i još poneka potrepština, a iza sjedala je nosač prtljage koji s donje strane ima ugrađene točke za kopčanje





Visoki vjetrobran je moguće podešavati po visini, ali nismo uspjeli pronaći trenutak kada bismo ga trebali spustiti

"pauka". Stražnje svjetlo je suvremenog oblika, a kako do njega ne dolaze plastične oplate, stoji samostalno. Stražnja jednoruka vilica je masivna ponajprije zato što sadrži kardan, a veličini cijelog motocikla odgovara i ispušni sustav. Iz cilindara izlaze cijevi velikog promjera, spajaju se i dolaze do ispušnog lonca koji svojim osebujnim oblikom samo doprinosi cijelom motociklu, tim više što iz njega dopiru zaista lijepi zvukovi. Kao i na Grisu, stručnjaci Moto Guzzi su očigledno uložili velike napore kako bi osmislili ovakav ispuh.

Viđena tehnika, novi format

Nakon izgleda koji je specifičan, savršeno dorađen i prepoznatljiv, na red dolazi tehnički aspekt Stelvia. Naime, Moto Guzzi je tvrtka iznimno duge tradicije, a tu je i prepoznatljivi koncept agregata po kojem su poznati. Dok Harley-Davidson ima poprečno postavljeni V2 agregat, BMW je stekao popularnost uz kombinaciju uzdužnog bokser agregata i kardanskog završnog prijenosa, a Moto Guzzi tradicija sadrži V2, uzdužno postavljeni agregat s kardanskim završnim prijenosom. Upravo takav je i "mesnat" agregat koji pogoni Stelvio 1200 8V, a zanimljiv je zato što se radi o uspješnoj kombinaciji suvremene tehnologije i tradicionalne koncepcije. Ne radi se o posve novom agregatu, jer već smo ga imali prilike upoznati i voziti u modelu Griso 8V, ali sada se nalazi u posve novom motociklu. Uz provrt i hod od 95 odnosno 81,2 mm, Stelvio raspolaže s ukupno 1.151 kubičnim centimetrom. Njegovi zrakom i uljem hlađeni cilindri su međusobno pod kutom od 90 stupnjeva, a omjer kompresije koji stvaraju klipovi iznosi 11:1. Uz elektronsko ubrizgavanje s potpisom tvrtke Magneti Marelli te leptirasta tijela promjera 50 mm marke Weber, Stelvio razvija 110 konjskih snaga pri 7.500 okr/min. Zakretni moment iznosi hvale vrijednih 108 Nm, iako je ta vrijednost zabilježena pri nemalih 6.400 okr/min. Mjenjačka kutija ima 6 stupnjeva prijenosa, a opet tipično za Moto Guzzi, spojka je jedna, suha. Kao finalni prijenos koristi se CA.R.C. kardanski sustav, a tu je i jedan amortizer koji se brine za njegovo pravilno kretanje. Na prednji kraj minimalističkog okvira učvršćena je izokrenuta vilica promjera 50 mm koja savršeno odgovara masivnom motociklu. Kočnice su također impresivne, pa su tako sprijeda dva diska promjera 320 mm s pripadajućim Brembo radikalnim klijestima s po četiri klipića. Straga se smjestio jedan disk promjera 282 mm te odgovarajuća dvoklipna kli-

Iako dimenzije daju naslutiti drugačije, Stelvio je iznimno snalažljiv u gradskim gužvama



Kontrolni instrumenti su vrlo pregledni, ali se pokazivač količine goriva sastoji od svega tri polja, što i nije posebno precizno



Retrovizori su već viđeni u Piaggio grupaciji i na Stelviju ne obavljaju najbolji posao, ali su vizualno odlično uklopljeni



Kočnice na papiru djeluju impresivnije nego u primjeni. Kada Stelvio zaista pojuri, za brzo zaustavljanje je potreban jak stisak

Čak i ako ga vozite samo po gradu, Stelvio će ostaviti dojam da u svakom trenutku možete odljeruti gdje god vas mašta odvede

ješta, a dodatnu dozu kvalitete i sigurnosti donose opletena kočiona crijeva. Međuosovinski razmak iznosi 1.550 mm, a na njegovom prednjem kraju je kotač s gumom dimenzija 110/80-19, dok je na suprotnom kraju guma dimenzija 180/55-17. Ukupna duljina ovog golijata je 2.250 milimetara, širina čak 1.025 mm, a sjedalo je na nemalih 840 mm. Proizvođač deklarira da u spremnik goriva stane 18 litara, što ćemo prokomentirati kasnije, a navedena je i suha težina od 214 kilograma. Kako god stvari stajale na papiru, zanima nas što Stelvio nudi u vožnji pa prelazimo na taj daleko najsladji dio testa.

Zabava uz dobre vibracije

Kako smo već natuknuli, prvi pogled na Stelvia daje naslutiti da će vožnja biti zabavna, ali nismo mogli niti sanjati koliko zabavna će biti. Kada prebacite nogu preko poprilično visokog sjedala, prvi dojam je strahopoštovanje. Nakon što smjestite ruke na upravljač, polagano vas počne prožimati osjećaj moći, da bi vam nakon prvih taktova velikog agregata lice ozario jedan od "onih" osmijeha. Stelvio je u gotovo svakom pogledu poseban, možda ne među Moto Guzzi modelima, ali svakako u globalnoj motociklističkoj slici. Već samo pokreta-



Položaj za upravljačem je impozantan i ulijeva osjećaj moći, ali tu je i odlična ergonomija, koja znači udobnost i dobru kontrolu nad motociklom



nje agregata ostavlja specifičan dojam, jer pritisak na tipku natjera elektropokretač da zastenje, svaki od velikih cilindara po jednom udahne, a zatim slijedi 'tutnjava' koja lagano zaljulja cijeli motocikl. Nakon ove kratke, ali slatke predstave nema dvojbe, jer dojam je potpun, sjedimo na poslovičnoj tvornici. Dojam teške industrije donekle još podupire i nešto tvrdja ručica spojke, koja je takva zbog korištenja jedne suhe lamele. Od tog trenutka na dalje Stelvio nam priređuje samo lijepa iznenade, a prvo od njih je mjenjačka kutija. Zaboravite grubosti i ubičajene asocijacije na poljoprivredne strojeve, jer Moto Guzzi današnjice je nešto sasvim drugo. Poluga mjenjača ima savršeno odmjereno hod, precizna je da preciznija ne može biti, pruža optimalan otpor prilikom mijenjanja stupnjeva prijenosa i umjesto na lošije primjerke motokultivatora podsjeća na najbolje uratke Honde. Kada smo već kod mjenjača, pohvalimo ga do kraja, jer to zista i zasljužuje. Stupnjevi prijenosa su odlično odmjereni, prilagođeni osobinama agregata i samom motociklu, dok nas je najviše iznenadilo s kakvom lakoćom je moguće prebaciti u višu brzinu bez uporabe spojke. Lagano napinjanje poluge prema gore, odpuštanje gasa i - eto ga. Pri prvom pokušaju se nismo niti nadali takvom rezultatu, koji bi posramio i poveći postotak sportskih motocikala kod kojih ovakvo mijenjanje uzimamo zdravo za gotovo. Ipak, ne radi se o praksi koja je primjerena za jedan Moto Guzzi i to iz čisto prozaičnog razloga: uzdužno postavljeni agregat prilikom naglih promjena broja okretaja zaljulja cijeli motocikl, pa se kod mijenjanja bez spojke cijeli Stelvio nemalo trzne uljevo. Ovaj događaj vas neće skrenuti sa zacrtane putanje niti stvoriti osjećaj gubitka kontrole, ali pomalo je neugodan, pa nakon što smo se uvjernili da je "getriba" savršena nismo više izbjegavali korištenje spojke. No, gdje smo ono stali? A, da, zapravo još nismo niti krenuli, a već smo nahvalili ovog simpatičnog grmalja. Moramo priznati da

nam je prilikom manevriranja na mjestu Stelvio dao pune ruke posla jer se osjeti svaki od 273 kilograma, koliko teži spremnik za vožnju, s punim spremnikom goriva. S druge strane, čim se kotači počnu vrtjeti, veliki Guzzi postaje pitomo janje s kojim možete učiniti gotovo sve što zamislite. Ova transformacija je zapravo nevjerljativa, jer savršen položaj vozača i vrlo široki upravljač u vožnji znače da ćete Stelvia moći precizno voditi kuda god, kako god i kada god zamislite. Zahvaljujući velikom obujmu agregata za kretanje s mjesta je dovoljno tek malo gasa, dok se pomalo tvrda spojka vrhunski dozira i upotpunjuje dobar dojam. Kada smo jednom krenuli, možemo prokomentirati raznorazne vibracije kojima Stelvio "začini" vožnju. Obično, kada spomenemo vibracije mislimo na nešto u najmanju ruku nepoželjno, ali ovdje je drugačije. U Harley-Davidsonu su davno prepoznali važnost "dobrih vibracija" te su si dali truda kako bi ih u doslovnom smislu dizajnirali. Vjerujemo da su slično učinili i stručnjaci Moto Guzzija, jer način kako vas ovaj motocikl "drmucka" je odličan, ne može biti slučajan i vožnja bi izgubila na boji bez njega. Prilikom stajanja na semaforu uzdužno postavljeni agregat lagano ljudila cijeli motocikl, nije upravljač i kvari sliku u retrovizorima, pa zaboravite na popravljanje šminke ili vađenje buba iz oka. S druge strane, vibracije su nekako mekane i ugodne, ali prestat ćemo ih opisivati prije nego naša muževnost dođe u pitanje. Prilikom vožnje u višim režimima vibracije se osjetno smanjuju, ali i dalje nadopunjaju dojam, za što se svakako brije i grleni zvuk iz ispušnog sustava. I točno kada pomislimo da je dojam potpun, zatvorimo gas, a ispuh počne 'dumbarati', što dodaje još nekoliko boja na predivnu sliku koja predstavlja Stelvio. S porastom broja okretaja vibracije nestaju, odnosno postaju posve blage, dok zvuk ostaje specifičan, kakav i priliči dvocilindričnom agregatu. Recimo samo da će svi slušatelji znati o čemu se radi ako

na Stelviju odlučno otvorimo gas i pustimo ga da protegne korak. Iznenadenjima nema kraja, pa se tako ovaj motocikl, koji nas je na svakom koraku osvaja, pokazao kao dobro rješenje i za grad. Tu treba spomenuti da će vozači niži od 180 cm vjerojatno imati poteškoća s dosezanjem podloge, ali donekle će pomoći odlično profilirano sjedalo, koje je naprijed uže, a straga šire. Iako mu je upravljač širok više od jednog metra, Stelvio će se bez posebnih poteškoća i srama progurati između automobila u gradskoj gužvi, pa smo se ponekad našli u situaciji da moramo trubom upozoriti vozače skuteru da nas propuste. Tajna je u visini upravlja-



Stražnji kraj je minimalistički oblikovan dok su sjedala pažljivo skrojena i presvučena lijeplim materijalom



▲ Kao i ostali detalji, nosač upravljača je označen logotipom tvrtke

▼ Polako i opušteno ili brzo i dinamično, Stelvio će se lako snaci u svim režimima vožnje



ča: on prolazi iznad retrovizora na automobilima, a ispod onih na kombi vozilima. Nakon pohvala možemo ukazati i na činjenicu da su "šminkerski" retrovizori prilično beskorisni u gradu. Nemoguće ih je namjestiti da u njima vidimo što bismo željeli, pa moramo primijetiti da su ovdje Talijani formali prednost ispred funkcije. Naravno da su ovi retrovizori vizualno savršeno uklapljeni i Stelviju nikako ne bi pristajali oni s FAP-a "Kljunaš", ali činjenica je da ovi nisu od velike koristi u gradu, kada su i najpotrebni. Ipak, s obzirom da se radi o vjerojatno najvećoj od svih mana ovog inače fascinantno pogodenog motocikla, ove sekunde prelazimo preko toga. Evo prilike da spomenemo kako je V-2 agregat čudnovato toplinski efikasan, pa niti prilikom lagane gradske vožnje ne isijava pretjerane količine topline, svakako daleko ispod razine koja bi izazvala nelagodu.



Prednja izokrenuta vilica s cjevima promjera 50 mm impozantna je i posve odgovara motociklu



Ovjes je odlično usklađen, a efekt kardana je gotovo posve eliminiran CA.R.C. sustavom



▲ Spremnik goriva s desne strane sakriva praktični pretinac za sitnice



▲ I poklopac spremnika goriva nosi logotip tvrtke

Otvorenje sezone uživanja

U gradu je Stelvio iznenadjuće dobar, to smo ustanovili, ali što će nam pružiti na otvorenoj cesti? Pa to je barem lako saznati! Poput Huckleberry Finna smo pljunuli u dlan, pljesnuli i na tako odabrali smjer u kojem krećemo. Iako možda neortodoxna, metoda je posve primjerena, jer Stelvio je probudio bezbržnog dječaka u nama. Izlazak iz grada prvo nas je odveo na autocestu, gdje je 110 konjskih snaga moglo pokazati što može. Vrlo linearno razvijanje snage čini vožnju ugodnom, ali nakon 6.500 okr/min, kao kuća sazdan V-2 počinje "kuhati sa jakim začinima". U prve tri brzine Stelvio vuče uvjerljivo iz niskih okretaja, iako toga nema od četvrtog stupnja prijenosa na dalje, zaciјelo zbog četiri velika ventila po cilindru. Za impresivna međuhranjanja u višim stupnjevima prijenosa ipak ga treba držati iznad 5.000 okr/min, što i nije

posebno naporno niti teško, jer agregat se rado vrati, ne stvara naporne vibracije niti irritantne zvukove. Ipak, od suvozačice smo saznali da njoj namijenjeni oslonci za noge nešto jače vibriraju, što možemo pripisati jedino pojavi rezonancije u njima, jer pričvršćeni su na istom mjestu kao i oni za vozača. Usamljenicima to i neće smetati, a oni koji putuju udvoje vjerojatno će problem riješiti debljim gumenim oblogama i utezima na suvozačkim osloncima

▼ Poklopci glave motora nose natpis koji ukazuje da su unutra uposlena po četiri ventila



Močni agregat obiluje snagom i oslobođa samo kontrolirane vibracije koje upotpunjaju dojam. S tim se ne bi složio suvozač, cije nožne oslonce tresu rezonancije koje drugdje nisu prisutne



Nosač prtljage savršeno odgovara izgledu motocikla i praktičan je



Nožne komande su oblikovane s posebnom pažnjom, a moguće ih je precizno podešavati

Mjenjačka kutija je iznenadjuće precizna, s odlično odmjerenim stupnjevima prijenosa



za noge. I tako se nakon ove digresije vraćamo na autocestu, gdje Stelvio posve lako doseže 200 km/h. Idućih 10 km/h pribrojiti će postojećem rezultatu bez muke, ali nakon toga pa sve do kojih 230 km/h dolazi sporim nabranjem. Posve prihvatljiv rezultat, ako uzmemu u obzir visoki vjetrobran i raspoloživu snagu. Ako vas ti brojevi i nisu impresionirali, kada biste probali koliko je ovaj motocikl stabilan pri opisanim brzinama, ne biste ostali ravnodušni. Bilo da se radi o 140 km/h ili kojih 50 više, Stelviu je posve svejedno i nastavlja putovati zadanom putanjom bez natruhe oscilacija na upravljaču. Uz spomenute brzine treba opisati i zaštitu od vjetra, koja je do kojih 130 km/h posve dobra. Ovisno o visini vozača, do te brzine će se jedino pojačavati šum vjetra, ali nakon toga će do kacige početi stizati turbulentna struja zraka s visokog okomitog vjetrobrana. I točno kad smo pomislili da je vrijeme za brigu, primjetili smo da je dostatno glavu spustiti tek kojih 10-15 centimetara da bi vibracije gotovo u potpunosti nestale. To vrijedi za vozače koji mjere nešto više od 180 cm visine. Viši vozači će se morati sagnuti nešto više, ali s obzirom na lakoću izbjegavanja struje zraka, problema gotovo da i nema. Dakle, na autocesti se Stelvio pokazao jednakog ugodnim za vožnju i impresivnim



Ispušni sustav nije oblikovan samo vizualno, već se očito puno truda uložilo u dizajniranje zvuka

lako konceptom odgovara klasi velikih putnih enduro motocikla kakv je i BMW R 1200 GS, Stelvio donosi svjež izgled koji određuju prednja svjetla



kao i u gradu, pogotovo kada je riječ o međubrzanjima. Kada vam se konačno umorni Čeh koji vozi već satima makne iz lijeve trake, otvaranje gasa rezultira moćnim zvukom i jednakim moćnim porastom brzine. Nakon što su nam dosadili "furešti" koji se spremaju ostaviti teško zarađeni novac na Jadranu, napuštamo autocestu i od tog trenutka možemo reći da je sezona uživanja otvorena. Ako nam je do sada Stelvio priuštilo ugodu, na zavojitoj cesti uz brzine između 80 i 140 km/h našoј sreći nema kraja. Možemo reći da su nam se zvijezde poklopile: vibracije, zvuk i odličan ovjes čine svoje, pa sa širokim osmijehom skrivenim iza tamnog vizira uživamo u vožnji. Ne sumnjamo da postoje motocikli koji bi jednako kvalitetno ili bolje funkcionalnili u ovakvim uvjetima, ali Stelvio donosi "ono nešto" što vožnju čini jedinstvenom, zabavnom i zbog čega stalno želimo još. U ulozi putnog motocikla možemo mu prigovoriti prilično tvrda sjedala, koja na dulje dionice znače da će dijagnoza glasiti "utrnuće gluteusa maksimusa", no ustajanje na nogare će ih ponovo prokrviti, pa je moguće nesmetano nastaviti s uživanjem. Kroz prizmu putovanja niti spremnik goriva nije idealan. Naime, iako proizvođač navodi da u njega stane 18 litara, nakon 50 km na rezervi, jer više se nismo usudili, u spremnik bi stalo tek 15 litara, a brojač kilometara ne bi još došao do 200. Uz potrošnju od kojih 7 litara, što je prosjek grada, autoceste i otvorene ceste, rezerva se pali već nakon kojih 150 prijeđenih km, što nam se čini prerano, no možda je stvar u baždarenju pokazivača. Inače informativan LCD ovdje podbacuje, jer pokazivač količine goriva ima tek tri polja, što nam se ne čini kao dovoljna rezolucija. S druge strane je tu putno računalo koje će pokazati maksimalnu brzinu, prosječnu potrošnju, prosječnu brzinu i slično, ali svi ti podaci će se izgubiti u trenutku kada poništite bilo koji od njih, primjerice, parcijalni brojač kilometara. I dok "logistika" ostavlja mesta poboljšanjima, vožnja je i dalje vrhunski užitak. Zavoji se nižu, Stelvio ih prolazi točno kako ste zamislili, pa je život vrijedan življaja. Ipak, kada se zavoji nanižu malo gušće, težina dolazi do izražaja, pa je potrebno jače uprijeti na veliki upravljač, kako bi se karizmatično brundalo prebacilo iz jednog krajnjeg nagiba u drugi. S obzirom da ovjes ni u jednom trenutku ne dolazi u krizu, možemo reći da se radi tek o nešto jačem režimu tjelevoježbe, nikako ne o iznimnom naporu. S kočnicama je slična priča, jer iako na papiru Brembo komponente i diskovi promjera LP ploča obećaju puno, kada se ovaj pripadnik teške kategorije zaleti prema zavoju, treba jako povući ručicu kako bi se postigao željeni rezultat. I opet, kada znate na čemu ste, iznenadenja nema, pa je lako primijeniti odgovarajuće jaki stisak i pomoći si stražnjom kočnicom. Vjerujemo da bi nešto mekše kočione obloge popravile ovo stanje, koje možda ne služi na čast, ali niti ne blati ime Stelvio. Ono što zasluzuje lovorkice nesumnjivo je kardanski prijenos. Iako će skeptici odmah početi govoriti o efektu kardana i sličnim nedostacima, toga ovdje nema. Talijani su zasukali rukave, promozgali i stvorili CA.R.C, što je u slobodnom prijevodu "kompaktni, reaktivni kardan". Da se ne radi samo o beznačajnoj skraćenici govori činjenica da efekta kardana zapravo i nema. Pri odlučnim ubrzanjima nema propinjanja stražnjeg kraja, ali ovjes se ipak ponešto stvrdne. To znači da ako u tom trenutku naletite na neravninu, ne trebate očekivati udobnost, a moguće

je da se rasterećeni stražnji kotač čak i zavrti u prazno, što će samo dovesti do dodatnog lučenja adrenalina. Nakon malo matematike, kada sve zbrojimo i oduzmemo, možemo ustvrditi da na Stelviju kardanski prijenos donosi prednosti zbog malo održavanja i gotovo nikakve nedostatke, što je za pohvalu. Iako niti u najludim snovima nje-govi tvorci to nisu zamislili, Stelvio se snalazi i na stazi. To smo saznali jer se ukazala prilika, a pokoju krug grobničkom stazom nikada nije na odmet. Naravno, nismo niti očekivali performanse "R" motocikla, ali usklađen ovjes nije dolazio u krize, znali smo koliko treba stisnuti kočnicu, a bili smo svjesni i specifičnosti uzdužnog agregata i kardanskog prijenosa. Sve u svemu, ako ponovo dobijemo Stelvio na test, ponovili bismo točno ovakvu kombinaciju grada, autoseste, otvorene ceste, pa i staze.

Osebujan izbor

Moto Guzzi Stelvio nikako nije običan motocikl. Ne zato što ima tri kotača, neviđena tehnička rješenja ili dizajn iz znanstveno fantastičnih stripova. Stelvio je poseban zato što će vozaču omogućiti uživanje u svim režimima vožnje i svim "disciplinama", a sve to uz osmijeh koji vašem tekstopiscu ne silazi s lica niti sada, dok ovaj tekst nastaje. Vjerojatno u nas neće biti prodano na stotine ovih motocikala, jer, ruku na srce, većina se ipak povodi drugim mjerilima, pa će za 102.275 kn, koliko valja izdvojiti za ovaj motocikl, radije kupiti nešto s više "konja" ili već više nečega. Pomaže žalosno, jer modeli koji dolaze s "više" nerijetko pružaju manje i vjerujemo da bi veći broj Stelvia na cestama značilo i više istinski zadovoljnih vozača. Cijena mu je svakako opravданa kvalitetom završne obrade, ali i činjenicom da se radi o velikom motociklu visoke klase. Najlakše nam ga je usporediti s modelom BMW R 1200 GS s kojim dijeli zapreminu, uzdužni agregat, kardanski prijenos i još pokoji detalj.

Naravno,renomirana bavarska uspješnica će vas koštati 114.868 kn, što je također realna cijena ako uzmemo u obzir što taj motocikl nudi. Kada je riječ o voznim osobinama, rekli bismo da se radi o vrlo sličnim motociklima, a isto vrijedi i za koncepciju. Ipak, faktor zabave ide ponešto u korist Stelvia, jer njegov V-2 agregat stvara ljepšu zvučnu kulisu, a tu je i činjenica da je prodano mnogo primjeraka GS-a, pa već gotovo "iskače iz paštete", dok je Stelvio još relativno nova i time ekskluzivnija pojava. Možda Stelvio i nije siguran što želi biti u životu, ali ne treba mu profesionalna orijentacija, jer s jednakom lakoćom će biti što god vi poželite. Ukoliko zamislite da jedan dan trebate putni motocikl, ovaj Moto Guzzi će vam dobro poslužiti. Ako se probudite ujutro i spoznate da vam treba iznenadujuće okretno gradsko vozilo, Stelvio će biti tu za vas. Na koncu, ovaj karizmatični motocikl će se zasigurno najbolje snaći u ulozi pomalo predimensioniranog motocikla za zabavu, odnosno funbikea. Nesumnjivo se radi o motociklu koji će odabratи ljudi koji znaju što žele i ne padaju na reklamne sloganе ili velike brojeve u prometnoj dozvoli. Ima motocikala koji su odlični u nekoj od "disciplina", pa drugdje podbacuju. Ima i onih koji svugdje podbacuju, ali Stelvio nas je jednostavno osvojio. Nije savršen za putovanja, nije idealan za grad i posve je razumljivo da nije namijenjen za jurnjavu pistom, ali sve od navedenog će vrlo rado činiti za svog vlasnika, odnosno vozača. Još je bolje što će u svim prilikama osigurati zabavu i onaj dobar osjećaj koji pružaju samo rijetki motocikli. U kakvoj god prilici ga koristili, Stelvio će vam uljepšati život dobrim vibracijama, ugodnim zvukom i odličnim voznim osobinama, a njegova karizma će zračiti i ostaviti dojam na promatrače. Ukoliko diljem šarenog tržišta tražite zabavan i svestran motocikl, koji je uz sve još i poseban, pa će učiniti da se i sami osjećate posebno, Moto Guzzi Stelvio će biti jedan od rijetkih koji ispunjava ove uvjete.

TEHNIČKI PODACI	
Motor:	dvcilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	95 x 81,2 mm
Obujam:	1.151 ccm
Razvod:	4 ventila po cilindru
Odnos kompresije:	11:1
Hladjenje:	zrakom i uljem
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje promjera 50 mm
Spojka:	jedna lamela
Mjenjač:	6 brzina
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	izokrenuta vilica s cijevima promjera 50 mm hoda 170 mm; straga vilica s jednim amortizerom hoda 155 mm
Gume:	prednja 110/80-19, stražnja 180/55-17
Kočnice:	naprijed dva diska promjera 320 mm i radikalne kočione čeljusti s 4 klipi, straga disk promjera 282 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.250, širina 1.025, visina sjedala 840, osovinski razmak 1.550, težina 214 kg
Deklarirano:	snaga - 110 ks (80,8 kW) - 7.500 okr/min, maks. okr. moment - 108 Nm pri 6.400 okr/min
Spremnik goriva:	18 l
+ položaj vozača, agregat, mjenjač, ciklistika, dizajn, kardan, karizma, svestranost	
- kočnice, tvrdo sjedalo, malen spremnik goriva, manevriranje u mjestu, retrovizori	



Stelvio i ne troši previše
ako se uzme u obzir
zapremina, ali gorivo će
biti velika stavka u budžetu
jednostavno zato što vam
nikada neće biti dosta
vožnje na ovom motociklu