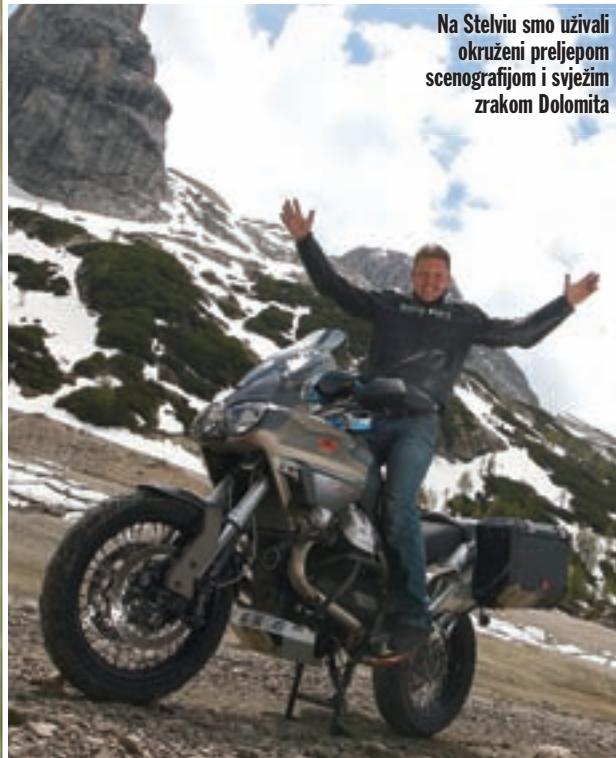


test

Moto Guzzi Stelvio NTX ABS



Na Stelviju smo uživali
okruženi preljepom
scenografijom i svježim
zrakom Dolomita

Predstavljanjem modela Stelvio Moto Guzzi je odlučno zakoračio u segment velikih putnih enduro motocikala, a cilj im je bio ni manje ni više nego osujetiti neprikosnovenog vladara klase, BMW R1200 GS. Novim modelom NTX, Talijani pokazuju da misle ozbiljno

Zaoštrena konkurenca



NAPISAO: MARKO GUZINA

Na Dolomitima, planinskom masivu na sjeveru Italije, imali smo priliku voziti osvježenu i nanovo promišljenu izvedbu Moto Guzzi Stelvija koji nam se svidio već u prvoj inačici. U želji da predstave što primjereni izazov njemačkom BMW-u R1200 GS, Talijani su Stelvio prilagodili ekstremnijim uvjetima te ga opre-

mili s ponešto dobrodošle opreme. Serpentine po kojima smo vozili nisu slučajno odabранe - to je jedno od okruženja za koja je ovakav motocikl namijenjen, a moramo priznati da je Stelvio NTX itekako pokazao koliko je spreman.

Spreman na sve

Pojava ovog upečatljivog motocikla daje naslutiti kako je malo toga što mu može „pokvariti dan“, a tome svakako doprinosi i bogata

serijska oprema koja je do sada bila dostupna kao dodatna za „obični“ Stelvio. Pored aluminijskih bočnih kofera, čija robusnost najavljuje da nisu namjenjeni odlasku do tržnice - barem ne na kontinentu na kojem živite - tu je i poprilično zaštitnih elemenata. Cjevaste zaštite su omotane oko agregata i kardanskog prijenosa, a izmijenjena je i zaštitna ploča ispod aggregata. Vjetrobran podesiv po visini poznat je od prije, ali zato agresivnosti doprinose štitnici na upravljaču te upečatljiva dodatna svjetla ispred aggregata. Od upadljivih promjena možemo još spomenuti boju koja je odabrana za ovaj model i daje mu onaj „legantan sam, ali grub“ izgled. Od ranije su nam poznati elementi poput debele prednje viliće te žibičanih naplata s crnim obručima, a dozu simpatičnosti i dalje osiguravaju dva prednja svjetla.

Ponešto promišljanja

Niti prvi Stelvio koji se pojavio nije trebao nikoga da za njega govori - i sam je davao do znanja o kakvom modelu se radi. Ipak, kroz testira-

nje i usporedbu s već spomenutom konkurenjom Talijani su došli do zaključka da ne bi bilo zgorega učiniti neke promjene. Veliki V2 zapremine 1.151 kubični centimetar vuče korijene iz davnine, ali koristi i puno novih rješenja. Hlađen je strujom zraka, a ima i hladnjak ulja te zasebnu pumpu ulja za tu namjenu. Agregat opremljen s 4 ventila po cilindru prvo smo imali prilike testirati u modelu Griso 4V i već tada smo primijetili kako mu u nižim okretajima pomalo i manjka snage. To je ponajviše zato što su se inženjeri odlučili izvući nešto više snage u gornjem području okretaja, ali sad je to riješeno. Krajnja snaga na Stelviju NTX sada iznosi 105 KS pri 7.250 okr/min, što je 5 „konja“ i 250 okr/min manje nego na prvoj izvedbi. Vjerujemo da se ova razlika u vožnji niti ne osjeti, ali ono što smo prepoznali jest porast zakretnog momenta na nižim i srednjim okretajima. Tako sada Stelvio NTX razvija 113 Nm pri 5.800 okr/min, dok je prvi Stelvio imao 108 Nm pri osjetno viših 6.400 okr/min.

Kompresijski omjer u velikim cilindrima iznosi 11:1, a gorivu

Svojim "daj mi putovati" stavom Stelvio se odlično uklopio u pejzaže Dolomita



smjesu i dalje priprema sustav elektronskog ubrizgavanja Magneti Marelli s leptirastim tijelima promjera 50 mm i brzgaljkama marke Weber. Uz Lambda sondu u ispuhu i neizbjegni katalizator, agregat zadovoljava Euro 3 norme.

U pogledu ciklistike također smo primijetili promjene, a ponajviše se to odnosi na međuosovinski razmak, koji je smanjen s 1.550 mm na 1.535 mm. Kad smo kod smanjivanja, sužen je i stražnji naplatak, pa njegov obruč sada ima dimenzije 4,25 x 17 umjesto dosadašnjih 5,00 x 17. Ovo je učinjeno kako bi NTX mogao koristiti gume dimenzija 150/70-

17 [Stelvio

- 180/55-17], jer u toj dimenziji vlasnik može birati između različitih guma izraženije terenske namjene.

Kočnice su dimenzijama iste, pa uključuju dva diska promjera 320 mm s četveroklipnim radijalnim klijevima sprijeda te jedan disk od 282 mm straga. Spomenimo da Stelvio NTX uz ostalu seriju opremu dolazi opremljen i ABS sustavom.

Okvir je i dalje čelični cjevasti, prednja izokrenuta vilica je promjera 50 mm, a hod prednjeg i stražnjeg ovjesa također nije mjenjan. Spremnik goriva može primiti tek umjerenih 18 litara i po tome možemo reći da i dalje zaoštaje za konkurenčiom, dok Talijani za dosadašnji Stelvio spremali za vožnju, kao i za NTX, deklariraju masu od 251 kilograma. Nismo sigurni je li u

pitanju vrijednost bez dodatne opreme ili jednostavno greška u izradi tehničkih podataka, ali ni u kom slučaju se ne radi o lagom motoru.

Osjećaj moći

Možda nije lagan, ali Stelvio NTX svakako jest karizmatičan. Već svojom pojavom vozaču daje nagovještaj zabave u vožnji koja slijedi. Nakon što smo odabrali niži od dva moguća položaja sjedala te postavili vjetrobran u gornji položaj, namještamo ručice spojke i kočnice te igra može početi. Pritisak na tipku elektropotkrebača budi veliki, „mesnati“ V2 agregat, pa Stelvio NTX počinje ugodno vibrirati dok brundanje iz ispušnog sustava mami osmijeh na lice.



Iako nije lagan, zbog
dobre ciklistike i širokog
upravljača Stelvio NTX lako
mjenja pravac i vozaču
uljeva sigurnost

Udobno smješteni za širokim upravljačem ubacujemo u prvi stupanj prijenosa i prepustamo se uživanju na spomenutim talijanskim serpentinama. Već na početku primjećujemo da Stelvio NTX odlučno vuče iz najnižih okretaja, što znači da su vrijedni inženjeri dobro obavili svoj posao. Mjenjač je i dalje precizan, a prema onome što smo iskusili kroz nebrojene zavoje i kratke ravne dionice između njih možemo reći da su prijenosni omjeri dobro odabrani. Velika zapremina i krivulja zakretnog momenta, koja je sada „podebljana“ tamo gdje treba, znaće da otvaranje gasa u bilo kojem stupnju prijenosa rezultira solidnim ubrza-

njem. Naravno, ako agregat pustite u više okretaje, možete računati da će vas na kraju dana boljeti obrazci od neprekidnog smijanja ispod kacige.

Relativno zatvorene dionice po kojima smo vozili nisu nam dale priliku da Stelvio NTX potjeramo do krajnjih granica, ali od prije znamo da je pri višim brzinama postojan. Podesivi vjetrobran gotovo da i ne treba biti podesiv, jer smo se stalno vozili s njime u najvišem položaju. Kada bismo nakon toga spustili vjetrobran, probe radi, previše su nam smetali

**lako podesiv po visini,
vjetrobran smo u pravilu
držali u gornjem položaju**



GPS uređaj je i dalje dio dodatne opreme, ali na modeli NTX su zaštita agregata te metalni putni koferi uključeni u cijenu



**Stelvio NTX ostavlja dojam
da nema kutka na zemlji
koji ne može doseći**





Dodatna svjetla su također dio serijske opreme

Praktični pretinac na spremniku goriva nikada nije na odmet

NTX je opremljen i štitnicima za ruke

Prekidač dodatnih svjetala

Odličan kardanski prijenos sada ima cjevastu zaštitu

Koliko god puta ovo doživjeli, pogled na testnu flotu nas uvijek raduje



"Mesnati" agregat sada raspolaze s još više zakretnog momenta pri nizim i srednjim okretajima, a dobro odabrani prijenosni odnosi svakako pomažu

šum i struja zraka. Eto potvrde kako se čovjek lako navikne na dobro!

Po pitanju ergonomije Stelvio NTX ne donosi neke novosti, pa tako vozač za upravljačem sjedi vrlo udobno, a širina upravljača osigura osjećaj moći koji potkrepljuje već rečena izdašnost agregata. Primjedbu bismo mogli uputiti na račun tvrdog sjedala, koje jedino ne djeluje kao da je namijenjeno putovanju od nekoliko tisuća kilometara. Sigurni smo da će već neki proizvođač dodatne opreme ponuditi mekšu alternativu, ali isto tako bi bilo u redu da je to odmah učinio i proizvođač ovog motocikla.

Kočnice su nam se na ovom modelu učinile solidnima i koliko god žustro vozili, a potom tako i kočili, niti u jednom trenutku ABS nije morao reagirati, što nam daje naslutiti da je još bilo rezerve. Zbog uzdužnog aggregata Stelvio je najbolje voziti „oblo“, odnosno uz odlučno, ali ne grubo otvaranje i zatvaranje gasa, jer se u protivnom cijeli motocikl na ulasku i izlasku iz zavojja može neznatno uzneniriti. Kada smo ovo ustvrdili, moramo dodati da i to „uznemireno“ stanje ne dovođi motocikl niti vozača u križ, već zapravo vožnji dodaje uzbudljivost. Ovo treba zahvaliti dobro uskladjenom ovjesu te CARC kardanskom sustavu, koji gotovo posve eliminira efekt kardana.

O potrošnji ne možemo govoriti,

ti, jer su gorivo dolijevali tehničari Moto Guzzi, ali spremnik goriva zapremine svega 18 litara ostaje kao posljednja boljka koje bi se Stelvio trebao riješiti kako bi stao rame uz rame s bavarskim protivnikom. Osamnaest litara možda i ne zvuči malo, ali ako uzmemo u obzir gabarite ovog motocikla i zapreminu aggregata, vjerujemo da radius kretanja (sjećamo se s prvog testiranog Stelvia) nije impresivan, barem ne za jedan motocikl čija su osnovna namjena duga putovanja.

Na kraju svijeta

Moto Guzzi Stelvio svida nam se još od prvog susreta, a Talijani su učinili pravu stvar predstavivši ovu inačicu s oznakom NTX ABS - čini nam se da su sve načinjene promjene logične i dobro izvedene. Agregat kojem ni prije nije nedostajalo snage sada još bolje vuče iz niskih okretaja, suženi stražnji naplatak daje mogućnost odabira guma primjerenih raznim terenima, a sva oprema koju NTX donosi ima smisla i rado ju vidimo na jednom ovakvom putnom motociklu.

Lakoća upravljanja i osjećaj moćiye prvo što nam pada na pamet na spomen ovog motocikla, a tu je svakako i izdašna doza karizme kao rezultat snage i zvuka aggregata te same pojave Stelvia NTX. Tko razmišlja o velikom putnom enduro motociklu trebao bi na popis užih kandidata za mjesto u

garaži svakako uvrstiti i ovaj model, jer kada podvučemo crtu, možemo reći da njegove prednosti uvelike nadmašuju nedostatke. Kako je izvjesna nespretnost prilikom manevriranja na mjestu svojstvena svim ovakvim motociklima, možemo je i zanemariti, pa kao jedina ozbiljnija mana ostaje kapacitet spremnika goriva. Naravno da se i tome može doskočiti, pa ako talijanski inženjeri slušaju, možda bi trebali poraditi još na tom detalju.

Kako u Piaggio Hrvatska još nisu odlučili hoće li ovaj model uvoziti u Hrvatsku ili ne, o cijeni možemo samo špekulirati, ali ona bi trebala iznositi kojih 1.000 eura više od cijene osnovnog modela. Uzmemo li tako 106.455 kn, koliko košta Stelvio, te dodamo rečenu vrijednost, rezultat je još uvijek ispod 114.000 kn, koliko košta osnovni model BMW R1200 GS, a daleko ispod 127.735 kn, koliko valja izbrojati za osnovni GS Adventure. Naravno da prilikom izbora motocikla ostaje puno subjektivnih elemenata, pogotovo ako je riječ o vozilu za posebne namjene kao što je ovdje slučaj, ali čini nam se da Stelvio NTX predstavlja sasvim solidnu konkureniju do sada nedostupljivom BMW-u.

Ako se Moto Guzzi Stelvio NTX ABS nađe u ponudi na našem tržištu, moramo priznati da bismo ga rado vidjeli kao sljedeći motocikl na testu izdržljivosti u našoj redakciji. ■

STELVIO NTX	
TEHNIČKI PODACI	
Motor:	dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	95 x 81,2 mm
Obujam:	1.151 ccm
Razvod:	bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije:	11:1
Hlađenje:	zrakom i uljem
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje promjera 50 mm
Spojka:	jedna suha lamela
Mjenjač:	6 brzina
Završni prijenos:	kardan
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	teleskopska vilica s cijevima promjera 50 mm hoda 170 mm; straga jednoruka vilica sa jednim amortizerom hoda 155 mm
Gume:	prednja 110/80-19, stražnja 150/70-17
Kočnice:	naprijed dva diska promjera 320 mm i radialne kočionice čeljusti s 4 klipi, straga disk promjera 282 mm, ABS
Dimenzije (u mm)	i težina: duljina 2.225, širina 1.025, visina sjedala 840, osovinski razmak 1.535, težina 251 kg
Deklarirano:	snaga - 105 ks (77 kW) - 7.250 okr/min, maks. okr. moment - 113 Nm pri 5.800 okr/min
Spremnik goriva:	18 l
+ položaj vozača, ciklistika, dizajn, kardan, agregat, oprema, mjenjač, karizma, svestranost	
- malen spremnik goriva, manevriranje na mjestu, retrovizori, tvrdо sjedalo	

