

MV Agusta Brutale 910 S

Nepromijenjene, "seksi" linije, s kojih ne možete odvojiti pogled, u istom „extrasmall“ ruhu sada donose još više sadržaja i eksplozivniji karakter. Razlog? Kraći međuosovinski razmak, ukupna zapremina povećana za 160 ccm, bolje performanse, punija krivulja snage i nekolicina detalja preuzetih sa sportskog modela F4 1000 S. Verzijom 910 S Brutale sada u potpunosti opravdava svoje ime, kako po izgledu, tako i po naravi. Za razliku od manjeg modela, motocikl vuče snažno već od najnižih režima, a u vožnji pruža neslućena uzbuđenja. Potpunu "sreću" ograničavaju jedino osjetljiva ručica gasa, upravljivost na malim brzinama i dosta visoka cijena

CIJENA
134.790 KN

Estetika modela Brutale 910 ostala je neizmijenjena, samo je obogaćena novim kombinacijama boja



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Jedan od rijetkih motocikala koji se mogu pohvaliti posebnom i specifičnom karizmom koja proizlazi iz njegovog gotovo božanskog izgleda je MV Agustin model Brutale. Već i samo ime ovog vozila govori o njegovom karakteru i estetskom dojmu koji su dizajneri htjeli prenijeti na promatrače. Brutale na prvi pogled djeluje brutalno i nabijeno, ali istovremeno i unikatno i elegantno. Jednom riječju, malo je motocikala koji od promatrača mogu izmamiti toliko uzdaha kao on.

Vizualno je nesumnjivo lijep, upečatljiv, poželjan, na izložbama osvaja nagrade, a na semaforima ga vrlo brižljivo proučavaju. Iako je već nekoliko godina dostupan u gotovo neizmijenjenom obliku, Brutale i dalje ponosno nosi epitet jednog od najseksepilnijih nakada na tržištu. S koje ga god strane pogledali i na kojem se god detalju zaustavili, ovaj je motocikl „čisti seks“. U stvari, o ovom bi se motociklu mogla napisati čitava doktorska disertacija, kako o njegovom buntovnom karakteru, tako i o njegovoj ekstremnoj koncentraciji dizajna, koji na vrlo malo prostora pokazuje svoju jedinstvenost i unikatni šarm.

Ljepotica i zvijer

U svakome kutu na ovome motociklu nalazi se neki natpis ili regulator, a osim oslonaca za noge može se podešavati i svjetlosni snop reflektora



Lijepa poput boginje

Upravo zbog te svoje gotovo hipnotičke ljepote Brutale svoje vlasnike redovito dovodi pred vrlo tešku odluku: postaviti ovo umjetničko djelo u dnevni boravak na mjesto nekog raritetnog komada namještaja?

Nama se po prvi puta nije previše žurilo završiti onaj inače puno dosadniji dio statičkog fotografiranja, jer uživali smo samo u gledanju. To je još čudnije zbog činjenice da u dizajnu gotovo nema razlika između modela 750 S i 910 S, osim u kombinaciji boja, koja ide u korist novijeg modela.

U odnosu na "manji" model nepromijenjeno je ostalo i prednje svjetlo nepravilnog, elipsoidnog oblika, koje je toliko upečatljivo da je doslovno prisililo dizajnerske centre čitavoga svijeta na usvajanje njegovih oblika. Identični ostaju i spremnik

goriva, stražnje oplate, sjedala i stražnja vilica. Konstruktivnim izmjenama nisu bili podvrgnuti ni okvir niti ovjes, o kojima smo također već nekoliko puta pisali.

Okvir motocikla je izveden kao kombinacija rešetkaste konstrukcije od čeličnih cijevi i lijevanih ploča od aluminijske legure i ima vrlo veliku otpornost na torziona naprežanja. Osim toga, jedino MV Agusta koristi okvir kao rešetkastu konstrukciju od krom-molibdena koja se serijski ugrađuje na jedan četverocilindrični motocikl.

Ovjes je potpuno podesiv, sprijeda s preokrenutom vilicom Marzocchi Magnum impozantnog promjera od 50 mm i hoda 128 mm, a straga s monoamortizerom marke Sachs hoda 120 mm. Posebna priča su i masivni donji most upravljačkog mehanizma, jednostruka stražnja vilica, kao i

elegantni dvostruki ispušni sustav smješten s desne strane motocikla. Tu su još i radijalno raspoređeni ventili u glavi motora, te i mjenjač koji se može izvlačiti iz agregata, što su rješenja kojima se odlikuju i profesionalni natjecateljski motocikli.

Što se tiče kočionog sustava, sprijeda se ugrađuju Nissinove kočione čeljusti sa šest klipića i dvostruki diskovi promjera 310 mm, koji djeluju putem radijalne pumpe na upravljaču. Straga se nalazi disk promjera 210 mm i dosta neuobičajena čeljust sa četiri klipa.

Razlike čine majstora

Sad kad smo opisali sve što je ostalo isto kao i na modelu 750 S, spomenimo i one detalje po kojima se Brutale 910 S razlikuje od svog prethodnika. Osim boljih performansi koje su posljedica



Nissinove kočione čeljusti imaju po 6 klipića i djeluju na diskove promjera 310 mm



Stražnji kotac je širine 6,00" i na njega se ugrađuju gume dimenzija 190/55-17 ili 190/50-17, ovisno o prednjoj gumi, koja također može biti dimenzije 120/65-17 ili 120/70-17





veće zapremine, 910 S se odlikuje i novim kotama međuosovinskog razmaka, koji je s 1.414 mm smanjen na 1.410 mm, što bi uz relativno mali kut upravljača od 24,5 stupnja motociklu trebalo osigurati još veću okretnost i upravljivost. Zbog većeg obujma motora na instrument ploču je ugrađena i nova skala obrtomjera, a novi su i podešivi oslonci za noge vozača, hvatište stražnjeg amortizera koje se može brzo demontirati, te prednja guma dimenzija 120/70-17, sve redom komponente koje je ovaj atraktivni naked naslijedio od sportskog modela F4 1000 S. Kad smo već kod guma, moramo spomenuti da je Brutale 910 S homologiran i za prednju gumu dimenzija 120/65-17, dok se na stražnji kotač veličine "6,00 može, ovisno o želji vlasnika, postaviti guma dimenzija 190/55-17 ili 190/50-17.

Sitan ali dinamitan

Već nakon prvog dodira s ovim motociklom jasno je da je riječ o čistokrvnom sportašu, a ne o nekom nakedu koji nudi kompromise. Kao prvo, Brutale vozača ne prima na sebe nego "u sebe", tako da imate osjećaj kao da ste sastavni dio motocikla. Isto tako, ovaj je motocikl bio i ostao sićušan. Zbog njegovih extrasmall dimenzija vozač kao da sjedi na samom upravljačkom sklopu, zbog čega se dobiva osjećaj potpune prisnosti s motociklom. Dojmu kompaktnosti pridonosi i ravan, ali u odnosu na konkurente dosta uzak upravljač koji je stao negdje točno na pola puta između nakeda i sportskog motocikla. Sve u svemu, riječ je o pravom "borbenom" položaju.

Sportski dojam ostavljaju i same komande, koje kao da su skinute s nekog ekstremno sportskog motocikla i postavljene na nešto komotniji, širi upravljač. Osim toga, i noge vozača su dosta savijene, a i sjedalo je vrlo tanko i malo. Kad smo već kod sjedala, moramo spomenuti i njegovu specifičnu ergonomiju koja vidljivo ograničava ukupnu pokretljivost vozača. Naime, kad se jednom nadete u sjedalu, imate osjećaj kao da ste se našli u kalupu, jer nakon toga je teško izvesti bilo koju daljnju kretnju tijelom. Ovakva izvedba svoj smisao možda opravdava na velikim brzinama pri kojima vozaču pruža kvalitetan oslonac, no zato sprječava djelovanje tijelom prilikom brzih promjena smjera u kratkim uzastopnim zavojima. Ono što ovdje najviše zamijetite su obilne izbočine na spremniku goriva.

Određena ograničenja uvjetovana sportskom koncepcijom Brutale pokazuje i u gradskoj vožnji, obzirom da mu je kut zakretanja vrlo mali. Zbog toga je i manevriranje na mjestu





◀ Jedina rešetkasta konstrukcija od krom-molibdena koja se serijski ugrađuje na četvercilindrični motocikl

▲ Upravljačka ploča je ostala ista, izuzimali se logotip i nova numerička skala



dosta otežano, a prilikom polukružnog okretanja obavezno je spuštanje noge na podlogu. Kad smo već dirnuli u negativne osobine, onda moramo spomenuti i vrlo slabu vjetrobransku zaštitu, što je inače mana svakog nakeda bez maskice, a koja dolazi do izražaja već nakon 140 km/h. Nakon te vrijednosti vozač je naprosto prisiljen svinuti se prema spremniku goriva, zgrabiti upravljač i boriti se sa strujanjima zraka. Osvrnut ćemo se i na suvozača, čije je sjedalo vrlo skromnih dimenzija i stoga dosta neudobno. Osim veličine i komfora samog sjedala udobnost suvozača mnogo više narušavaju oslonci za noge, koji su postavljeni jako visoko i prema naprijed, pa suvozač doslovno visi prema natrag.

No, kako smo Brutale još od davnih dana okarakterizirali kao čistokrvni sportski motocikl kojem su uskraćene nepotrebne oplate, od njega se ne

smiju tražiti obične stvari ili praktičnost kojom se odlikuju drugi, sasvim obični nakedi.

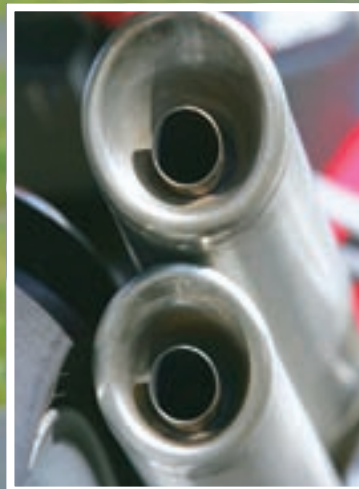
Krut, kompaktan i eksplozivan

Obzirom na to da smo se i na manjem modelu uvjerali kako ovaj motocikl nije baš projektiran za najuže urbane sredine, ovoga puta smo se odlučili «skoknuti» i do natjecateljske staze u Novom Marofu, kako bismo otkrili nove vrijednosti najjačeg Brutalea. Osim toga, do same staze krivuda dionica regionalne ceste Zagreb-Varaždin, koja je idealna kako bismo se u potpunosti uvjerali u njegovu superiornu ciklistiku kao i, u ovom izdanju, puno potentniji agregat.

Nakon laganog dodira tipke elektrostartera tijekom nam prolaze oni isti trnci i obuzima nas isti osjećaj napetosti kao što je to bio slučaj i na manjem modelu. Ovo je najvjerojatnije posljedica

neobičnog zvuka koji se javlja iz ispušnog sustava. Naime, glasanje ili bolje rečeno "režanje" MV Aguste Brutale 910 S više nalikuje zvuku karakterističnom za neka od vozila pod okriljem tvrtke s propetim konjićem nego zvuku nekog serijskog motocikla. Istina, kompaktni četvercilindrični motor se u neutralnom položaju zna javljati nekim čudnim mrmljanjem, no i to je jedan od sastavnih dijelova šarma koji također karakteriziraju talijanske ultrasportske automobile. S povećanjem brzine i broja okretaja buka iz motora sve više slabi, a do izražaja dolazi glasanje usisavanja zraka i kutije airboxa, kao i sve viši tonaliteta reskog zvuka iz dvostrukog ispušnog sustava.

Nakon što smo poslušali početnu simfoniju i zagrijali gume prateći njezine note, odvrćemo ručicu gasa i sve žešće počinjemo napadati zavoj. Kratke zavojne na natjecateljskoj stazi ovakve



Pumpa stražnje kočnice smještena je vodoravno ispod kućišta kartera



Oslonac za nogu isti je kao i onaj koji se ugrađuje u model F4 1000 S

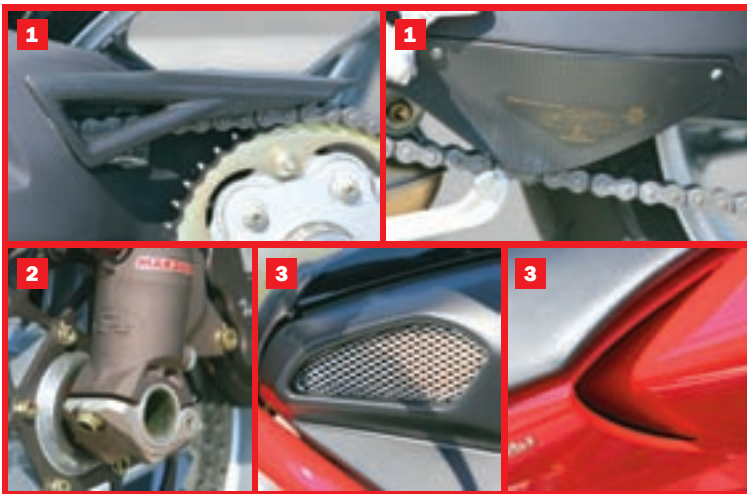


konfiguracije kao što je staza Novi Marof Brutale 910 S savladava iznenađujuće munjevito. I promjene pravca se izvode gotovo trenutačno, s tim da ponekad imate osjećaj kao da motocikl reagira brže od vozača. Ovo znači da motocikl ne dopušta opuštanje. Stabilnost u zavoju je odlična, a ulazak u zavoj je siguran i zahtijeva vrlo malo napora. Kad se jednom postavi na željenu putanju, motocikl drži liniju kao "po tračnicama", čvrsto i sigurno, a vozač uvijek ima osjećaj potpune kontrole. Unatoč činjenici da se sjedi na vrlo kratkome vozilu, preciznost kretanja kroz zavoje je potpuna, a na brzim dionicama upravljač ne postaje lagan. Zasluge za ovakvo ponašanje svakako ima i tvrdo podešeni ovjes, koji bez obzira na svoju sportsku podešenost vrlo kvalitetno upija sitnije neravnine.

Naravno, sve ovisi o uvjetima korištenja. U prvom dijelu testa na raspolaganju nam je bila

gotovo idealna podloga natjecateljske staze, dok na regionalnim cestama, koje u našoj zemlji prati slogan "sama-jama", ovako ekstremno tvrdo podešena ciklistika ipak ne može u potpunosti zadovoljiti. U tim uvjetima motocikl je jednostavno malo pretvrđ i lako ga uznemiruju izraženije neravnine. Osim toga, više ne pruža niti onaj izraziti osjećaj sigurnosti kada ga naginjete u zavoj, pogotovo ako usred zavoja naletite na ozbiljniju neravninu. Prema tome, za cestovnu primjenu morate otpustiti ovjes gotovo do kraja. No, i tada je on jedan od neudobnijih u klasi. Jednostavno, Brutale je krut, kompaktan i eksplozivan. U stvari, kao da je isklesan iz jednog komada.

No, iako bi se o većinom pozitivnim osobinama ciklistike dalo još dugo razgovarati, u vožnji nas se puno više dojmio kapacitetniji agregat: on je gotovo u potpunosti popunio sve praznine koje su karakterizirale 750-ticu.



(1) Na MV Agusti je čak i štitičnik lanca izgrađen sa stilom i naravno od ugljičnih vlakana
 (2) Vilica Marzocchi Magnum se osim impresivnog promjera cijevi od 50 mm odlikuje i racing sustavom za brzo skidanje osovine kotača
 (3) Brutale obiluje sitnim detaljima koji ga čine toliko posebnim kao što su mrežasti pokrov usisa zraka ispod rezervoara i otvor za odvođenje topline ispod sjedala

25% više momenta na 2.000 okretaja manje

Čim na novom modelu 910 odvrnete ručicu gasa, odmah dolazi do izražaja puna i linearna krivulja snage koja se podjednako proteže kroz sve režime rada. I dok je "mali" Brutale na niskim

okretajima djelovao potpuno izgubljeno i plaho, ovaj motocikl kao da želi vozaču otrgnuti ruke dok prednji kotač svakim metrom ostage sve lakši i lakši. Isto tako, kod 910-tice vozač u svakom trenutku ima neposredan odnos s pogonskim kotačem, dok je kod modela 750 sve dolazilo

nekako sa zadržkom. Naime, kad ste na manjem modelu dodali gas, najprije vas je popratio zvuk iz ispušnog sustava i odjek usisa zraka, no nije bilo nikakve provale snage koja bi motocikl trenutačno katapultirala prema naprijed. Ovakvo nadasve inertno oslobađanje snage bilo je karakteristično za donju polovicu radnog područja, sve negdje do 8.000 okr/min, kada bi motor naprosto eksplodirao i počeo ubrzavati poput negdašnjih GP-a dvotaktne tehnologije. Jednostavno, nije bilo fluidnosti i kontinuiteta prilikom razvijanja snage i nikako niste mogli naći zlatnu sredinu.

No, kada se sada doda gas, događa se nešto bitno drugačije, a za to najveću zaslugu imaju nove vridnosti ukupne zapremine, koja je sa 749,4 ccm povećana na 909,1 ccm. Povećanje zapremine proporcionalno je pratilo i povećanje ukupne snage, koja je sa 127 KS pri 12.500 okr/min narasla na 139 KS iskoristivih na nešto nižih 11.000 okr/min. Puno više od dorade na ukupnoj snazi motor je profitirao porastom okretnog momenta od čak 25%. On je sa 7,9 kgm povećan na, za nakada puno prihvatljivijih, 9,8 kgm koji su sada dostupni na 8.000 okr/min umjesto na nekadašnjih 10.000 okr/min. I to se itekako osjeti u vožnji.

AGREGAT

Srce koje tuče

Osim svojim božanskim izgledom, Brutale 750 S se mogao pohvaliti i plemenitim genetskim nasljeđem, budući da je nastao na osnovama sportskog modela F4 750 S, s kojim je i započela nova era tvrtke MV Agusta. Oba modela (sportski i naked) pokretao je gotovo identični kompaktni četverocilindrični agregat, koji je iz zapremine od 749,4 ccm u "goloj" verziji razvijao ukupnu snagu od 127 KS pri 12.500 okr/min.

Iako je vršna snaga bila potpuno u okvirima tadašnje konkurencije, a u nekim slučajevima i daleko ispred nje, Brutale 750 S se nije mogao

pohvaliti naročitim rasponom iskoristivog područja, kao ni zadovoljavajućom vrijednošću okretnog momenta na niskim i srednjim režimima, što je inače jedna od glavnih osobina motocikala klase naked. Obzirom da je pogonski agregat u gotovo nepromijenjenom obliku preuzet sa sportskog modela, nepromijenjene su ostale i sve ostale postavke koje su na sportskom modelu bile projektirane prvenstveno za natjecateljsku stazu.

U praksi je to značilo da se Brutale 750 S odlikovao oskudnom elastičnošću i nedostatkom okretnog momenta na niskim i srednjim okre-

tajima, što su stručnjaci iz CRC-a pokušali nadoknaditi dosta kratkim prijenosnim odnosima. Bez obzira na opisane izmjene, motocikl je bio vrlo zahtjevan za vožnju, obzirom da je motor u cijeloj donjoj polovici radnog područja bio "prazan", nakon čega je na otprilike 8.000 okr/min doslovno eksplodirao i počeo snažno ubrzavati.

Kako bi doskočili ovom problemu i performanse svog ekskluzivnog nakeda doveli u okvire klase kojoj pripada, MV Agustini stručnjaci su se odlučili na povećanje ukupne zapremine, kao i na niz drugih zahvata koji bi motoru osigurali kvalitetnije osobine kroz čitavo područje rada.

Pod oznakom Brutale 910 S tržištu je predstavljena nova verzija MV Agustinovog nakeda koji je osim izmjena na agregatu gotovo sve druge elemente preuzeo sa svog prethodnika. Motoru su izmijenjeni osnovni parametri kao što su promjer i hod. U odnosu na "manji" model, promjer cilindra je povećan sa 73,8 mm na 76 mm, a hod klipa sa 43,8 mm na 50,1 mm. Zahvaljujući ovim doradama ukupna zapremina je sa 749,4 ccm povećana na 909,1 ccm, ali bez promjene vanjskih dimenzi-

ja ovog vodom hlađenog rednog četverocilindraša, pa je i ciklostika ostala identična kao i kod prethodnog modela. Promijenjena je i površina glava ventila, što je u kombinaciji s manjom komorom sagorijevanja povećalo kompresijski odnos sa 12:1 na 13:1. Posebna je pozornost posvećena i smanjenju težine pokretnih dijelova, jer što se manje snage potroši na pokretanje unutarnjih dijelova, to više snage dolazi na stražnji kotač.

Pogonska osovina je tako olakšana za čak 1.050 grama, uštede od 750 grama ostvarene su i na sustavu pokretanja, bregaste osovine su lakše za 400 grama, klipnjače 40 grama i klipovi 62 grama. Na spojci i primarnom prijenosu se uštedjelo još dodatnih 250 grama, a na ležajevima 85 grama. Sve ovo je utjecalo i na promjenu karakteristika, tako da svoju pravu vrijednost ovaj četverocilindraš sada pokazuje počevši već i od najnižih režima vrtnje motora.

Sve u svemu, Brutale 910 S je i dalje ostao ekskluzivni naked velike osobnosti i malog tijela, ali sada u njemu kuca puno jače srce, koje ovaj motocikl pretvara u pravu tvornicu adrenalina. Isto tako, novi model MV Agustinovog nakeda sada se napokon može pohvaliti da u potpunosti opravdava svoje buntoвно ime, kako po izgledu, tako i po naravi.

Agregat je puniji za čak 25% okretnog momenta u odnosu na stari model. On je sa 7,9 kgm povećan na 9,8 kgm, koji su sada dostupni na 8.000 okr/min umjesto na nekadašnjih 10.000 okr/min



Kod ovog pojačanog modela čovjek može učiniti doslovno sve što mu padne na pamet. Već i obično dodavanje gasa odmah znači skok prema naprijed, a motocikl se naginje i izlazi iz zavoja u jednome mahu. Kad se jednom izađe iz zavoja, dovoljan je i najmanji poticaj i nos se već diže do neba! Ubrzanje do viših režima vrtnje motora jednostavno oduzima dah, a izrazito kruta ciklistika modela Brutale omogućuje potpuno uživanje u ovoj osobitosti.

Samo za nježne ruke

No, takvo ponašanje nije nimalo nježno i za uspješno doziranje gasa treba puno osjećaja. U stvari, prvo otvaranje je prilično grubo, obzirom da ga prati gotovo trenutni odgovor stražnjeg kotača, tako da s ovim motociklom treba znati, a uvijek morate imati na umu i njegove "mušice" koje treba respektirati. Slab je na komandu "on-off" gasa. Prema tome, želite li ga držati na "uzdi", komandu gasa morate nježno dozirati.

Ukratko, to je Brutale 910 S, motocikl s ogromnim srcem u vrlo malenome tijelu, što se pokazalo urnebesnom kombinacijom koja svaku, pa i najkraću, vožnju pretvara u čisto uzbuđenje.



Neki će ovom motociklu možda zamjeriti njegove male dimenzije, drugi pak nedostatak komfora, visoku cijenu ili možda njegov brutalni karakter. No, što se izgleda tiče, Brutale je uvijek bio i ostao favorit u klasi naked motocikala, a tu tradiciju uspješno nastavlja i novi model povećane zapremine. Isto tako, MV Agusta nikada nije proizvodila klasiku, nego agresivne i unikatne sportske motocikle namijenjene odlučnim i strastvenim vozačima koji žele nešto više od obične konfekcije i kojima cijena nikada nije bila primarni čimbenik prilikom odabira. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četiri cilindra, četverotaktni
Promjer x hod: 76 x 50.1 mm
Obujam: 909,1 ccm
Odnos kompresije: 13:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 46 mm
Spojka: suha s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside-down vilica promjera 50 mm, hoda 126 mm; monoamortizer, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i Nissin kočione čeljusti sa 6 klipića, straga disk 210 mm i čeljust sa 4 klipića
Dimenzije (u mm) i težina: osovinski razmak 1.410, visina sjedala 805, težina 185 kg,
Deklarirano: snaga - 136 ks (100 kW) - 11.000 okr/min, max. okr. moment - 9,8 kgm (96 Nm) pri 7.900
Spremnik goriva: 19 l.

+ ekskluzivnost, dizajn, agilnost, ovjes, zvuk ispušnog sustava

- cijena, kut zakretanja upravljača, osjetljiv gas, smještaj suputnika

Sada pri izlasku iz zavoja možemo očekivati konkretan potisak