

Kada se pojavila, Mana je izazvala oprečna mišljenja publike i stručnjaka, pa su tako tradicionalisti rekli da

motocikl bez mjenjača nije motocikl, a oni otvoreni prema promjenama su s veseljem dočekali jednu ovakvu istinsku revoluciju. Iako su mišljenja podijeljena, Mana nastavlja svoj životni put, pa ovom prilikom testiramo novu izvedbu s oznakom GT, opremljenu poluoklopom

CIJENA
75.350 KN

U Mani je spas

NAPISAO:
MARKO GUZINA

Iako se Mana pojavila u povoljnom ekonomskom trenutku, možda tržište još nije bilo spremno prihvatiti motocikl gotovo klasičnog izgleda koji nudi alternativu dosada gotovo posve nezamjenjivom slijednom, odnosno sekvencionalnom mjenjaču. Danas, kada mnogi strahuju za svoju budućnost, izdavanje za motocikl iziskuje sve veće promišljanje, pa se nameće zaključak da će potencijalni kupci možda radije odabrati provjerenu tehnologiju, koja je uz to još i pristupačnija. Usprkos činjenici da Mana možda (još) nije postala prodajna uspješnica, smatramo da predstavlja značajan korak prema jednoj od mogućih budućnosti motociklizma, a jednako tako nas veseli pojavljivanje izvedbe GT, koja pored gradske vožnje odlično funkcionira i na zavojitim alpskim cestama gdje smo ju imali prilike testirati. Zapravo, u istom periodu smo imali na raspolaganju testni primjerak Piaggia Hrvatska i iskušavali ga kroz gradske gužve Zagreba, da bismo već sljedeći dan bili u Alpama i vozili identičan motocikl na kojih 2.000 metara nadmorske visine.

Naizgled normalna

I dok je Honda za svoj motocikl opremljen njihovom improvizacijom na temu varijabilnog mjenjača odabrala naglašeno futuristički oblik, u Apriliji su, čini se razmišljali racionalnije. Mana, iako opremljena pogonskom grupom koja predstavlja istinsku revoluciju, tu pogonsku grupu predstavlja "zapakiranu" u

formu uobičajenog golog motocikla, pa je šok za publiku manji. Na ovaj način je Mana lakše prihvaćena te donosi iznenađenje samo na tehničkom planu, dok izgledom udovoljava mnogim tradicionalistima. Nakon ove bi se izjave dalo pomisliti da Mana GT izgleda kao Honda Super Bol d'Or iz ranih osamdesetih, ali nije tako. Iako neosporno krije neke detalje koji odskakuju od uobičajenog, Mana GT zapravo vrlo uspješno prati formu modernih naked motocikala, a dodavanjem poluoklopa tu formu ne narušava, već joj dodaje dozu praktičnosti koja ne može biti na odmet.

S obzirom da koristi istu tehničku osnovu kao i goli sestrinski model, Mana GT vizualno ne donosi previše novosti. I dalje ju krase elegantan, gotovo samozatajan dizajn koji je istovremeno prepoznatljivo talijanski. Kao i kod Aprilijinog modela Shiver GT, Mana GT zadržava prepoznatljiv oblik prednjeg svjetla, koji predstavlja poveznicu s golom izvedbom, te ga uspješno ugrađuje u poluoklop. Za razliku od Shivera, Mana GT nudi i podesivi vjetrobran, a umjesto da su se dizajneri trudili u oklopu smjestiti nekakvi pretinac, na mjestu uobičajenom za smještaj spremnika goriva Mana GT nudi veliki prtljažni prostor. Poklopac se otvara pritiskom na tipku s prednje strane lijeve ručke upravljača, a unutrašnjost mu je tapacirana i osvijetljena te sadrži utičnicu za punjenje mobitela, dok ujedno može primiti veliku većinu integralnih kaciga. Zanimljivo li spomenuti poluoklop, Mana GT je identična golom modelu, a jedna od rijetkih razlika odnosi se na ručicu parkirne kočnice, koja sada ima gumeni dio.

Uživanje na 2.000 metara nadmorske visine i 6 stupnjeva Celzijusa



Pored plave, Mana GT je dostupna i u bijeloj boji, a putni koferi su samo dio dostupne dodatne opreme



Prekidači uz ljevu ručku sadrže tipku za otvaranje prtljažnog prostora te tipke za mjenjanje brzina. S desne strane se nalazi tipka za mjenjanje načina rada mjenjača



Kontrolni instrumenti su dobro poznati i uz manje izmjene se nalaze na raznim modelima Piaggio grupacije



Prepoznatljiva pogonska grupa i dalje je izložena pogledima, baš kao i atraktivni okvir od čeličnih cijevi, dok je ispušni sustav smješten ispod i s lijeve strane motocikla, što je pomalo neuobičajeno, ali očito određeno arhitekturom agregata.

Kontrolni instrumenti su posve neizmijenjeni, samo su sada uklopljeni u unutarnju stranu pla-

stičnih oklopa. Cijeli stražnji kraj motocikla, zajedno sa sjedalom, preuzet je s dosada poznatog modela, kao i dizajn naplataka i drugih elemenata. Mana GT je dostupna u plavoj i bijeloj boji, a Aprilia nudi i pozamašnu listu dodatne opreme koja uključuje koješta, od putnih kofera do dodatnog stražnjeg blatobrana.

Dobra realizacije dobre ideje

Vjerujemo da je bilo samo pitanje vremena kada će se neki proizvođač odlučiti na ugradnju CVT mjenjača u motocikl, a logično je da se za taj korak odluči baš Piaggio. Ako ništa drugo, njihove pogonske grupe koje sadrže CVT mjenjače predstavljaju trenutni vrhunac duge evolucije. Dok su četverocikli već neko vrijeme koristili ovakav prijenos za pogon velike težine i kontrolu značajne snage, Mana je ta koja je s CVT mjenjačem prva zakoračila u svijet motocikala.

Za razliku od Honde, koja je na postojeći agregat ugradila svoje viđenje CVT mjenjača, u Apriliji su se odlučili razviti cijelu pogonsku grupu čija osnova je V-2 agregat s 90 stupnjeva među cilindrima. U svakoj glavi agregata nalazi se po jedna bregasta osovina pokretana lancem i ona pravovremeno otvara i zatvara četiri ventila. Zanimljivo je spomenuti da svaki cilindar ima po dvije svjećice, koje su tu radi što boljeg paljenja i efikasnijeg izgaranja gorive smjese. Zapremina ovog agregata iznosi 839,3 kubična centimetra, a rezultat je provrta i hoda od 88 odnosno 69 milimetara. Proizvođač deklarira kompresiju od 10:1, snagu od 76,1 ks pri 8.000 okr/min te zakretni moment od 73 Nm pri 5.000 okr/min. Za pravilan rad agregata zadužena je objedinjena elektronska jedinica koja uključuje Weber Marelli sustav ubrzavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 38 milimetara. Za agregat još možemo spomenuti da koristi sustav podmazivanja sa suhim karterom i izdvojenim spremnikom ulja.

Drugi element pogonske grupe je mjenjač, koji u osnovi koristi uobičajenu CVT tehnologiju uz pokoji dodatak. Kao kod skutera, spojka je automatska, a primarni prijenos je riješen remenom, s tim da - primjereno motociklima - Mana ima završni prijenos putem lanca. Ono što razlikuje Manin mjenjač



Mana GT je stvorena za putovanje zavojitim prometnicama jer snagu oslobađa tečno, a ovdje daje osjećaj sigurnosti



Mana GT koristi poznatu kombinaciju s tri kočiona diska, a svi primjerci se siporučuju opremljeni dvokanalnim ABS sustavom

Dvocilindrični agregat nam je poznat iz gole Mane te Gilere GP800, a osmišljen je namjenski za rad uz CVT mjenjač



od uobičajenog jest mogućnost nekoliko različitih načina rada te mogućnost simuliranja 7 stupnjeva prijenosa. Dakle, u automatskom načinu rada mjenjača vozač može birati između turističkog, sportskog i kišnog modela oslobađaja snage agregata. Sportski će pustiti agregat da se više "zavrti", pa će tako ubrzanja biti žustrija, kao i kočenje motorom i obrnuto. Ukoliko odaberemo sekvencijalni način rada mjenjača, pomoću tipki na upravljaču ili konvencijalne poluge uz ljevi oslonac za nogu možemo birati između 7 stupnjeva prijenosa koji su zapravo simulirani, jer se radi o CVT mjenjaču. Jedino elektronski sustav nadzora omogućuje ovakvo simuliranje stupnjeva prijenosa, a zanimljivo je da i kod automatskog načina (Autodrive) možemo "mijenjanjem" na niže pojačati kočenje motorom.

Nakon pogonske grupe ostaju nam sve same "već viđene" komponente, odnosno, Mana dalje na tehničkom planu ne krije neka značajna iznenađenja. Okvir je od čeličnih cijevi, stražnja vilica je aluminijska i koristi jedan podesivi polegnuti amortizer, a sprijeda se nalazi izokrenuta vilica promjera 43 mm. Spomenimo još da je prednja vilica produljena u odnosu na goli model, a hod kotača iznosi 120 mm za razliku od 125 mm hoda stražnjeg kotača. Gume su uobičajenih i gotovo sveprisutnih dimenzija 120/70-17 te 180/55-17, a spremnik goriva smješten ispod sjedala može primiti 16 litara goriva.

Kočnice na ovom modelu predstavljaju sada već gotovo konfekciju, jer slično možemo naći na podosta motocikala, ali svejedno vrijedi spomenuti dva diska promjera 320 mm s četveroklipnim radijalnim klještim. Straga se nalazi jedan disk od 260 mm, a sve zajedno nadgleda dvokanalni ABS sustav koji se isporučuje na svakom Mana GT modelu. Međusovinski razmak ovog motocikla

iznosi 1.463 mm, visina sjedala je 800 mm, a težina nije deklarirana.

Ugodno i opušteno

Već je gola izvedba Aprilie Mane donijela značajne novosti u pogledu vožnje. Naravno, kada spominjemo "novosti" zapravo želimo reći "CVT mjenjač",

jer je sve drugo na ovom motociklu zapravo više ili manje poznato, odnosno viđeno. Kako Mana GT zapravo tehnički i ne uvodi bitnije novosti po pitanju tehnike, za očekivati su jednako dobra vozna svojstva uz dodanu vrijednost zaštite od vjetra.

Za početak možemo reći da Mana vozaču nudi udoban položaj koji predstavlja ravnotežu izme-

Zaštita od vjetra je vrlo dobra pa vozač ne osjeća pritisak zraka dok s vjetrobrana dolazi samo mirna struja zraka

Stražnja polovica Mane za model GT nije mijenjana i ostaje prepoznatljiva





Odlično usklađena pogonska grupa nas je na zavojitim prometnicama Dolomita ugodno iznenadila, a putni koferi s popisa dodatne opreme svakako doprinose prokličnosti

đu udobnosti i osjećaja za ono što motocikl radi. Jedan svestrani motocikl treba upravo ovakav položaj. Upravljač je primjeren, pa u gradu neće narušiti sposobnost vožnje kroz gužvu, dok će istovremeno zahvaljujući svojoj širini pružiti osjećaj izvjesne moći i sigurnosti. Kontakt brava je smještena prilično duboko "u motociklu", pa će u pojedinim prilikama biti nespretno ključem doći do nje, ali daleko od toga da se radi o osobini koja bi narušila upotrebljivost Mane GT.

Kada je ključ jednom u bravi, preostaje ga zakrenuti te pritisnuti tipku elektropokretača. Tada se V-2 agregat javlja zvukom koji jasno govori da se ne radi o maloj zapremini, a kasnije nas je taj zvuk prilikom čekanja na semaforu naprosto tjerao da "podbadamo" gas. Tada Mana autoritativno zabrunda i strese se, što ima izvjesnu sirovu privlačnost, a posve je identično kao na Gileri GP800 koja koristi jednaku pogonsku grupu.

Nismo primijetili da ovom agregatu - kojeg nadgleda složena elektronika - treba vremena za zagrijavanje. Naprotiv, svaki je start bio jednako odlučan, bio agregat hladan ili na radnoj temperaturi. Zato smo primijetili - i tome se svaki puta slatko nasmijali - da prilikom kretanja instinktivno prstima lijeve ruke potražimo polugu spojke, ali nje na ovom motociklu nema. Nakon smijeha u kacigi otvaramo gas i Mana ubrzava ka našem sljedećem odredištu.

Mana je u "Autodrive" načinu rada gotovo beskraino jednostavna za vožnju, a sve od umjerenog do srednje žustrog tempa zahtijeva tek minimalan angažman vozača. Ako je odabran sportski način rada mjenjača, ubrzanja će biti nešto žustrija, a motocikl će jače reagirati na zatvaranje gasa, s tim da u ovom načinu rada agregat "boravi" u

višljem području broja okretaja. Kada se u vožnji način rada mjenjača promijeni u turistički ili kišni, lako je zamijetiti kako broj okretaja agregata opadne jer se prijenos "produžio".

Kako smo već spomenuli, prilikom vožnje u sportskom načinu rada automatskog mjenjača kočenje agregatom je zamjetno, dok je kod turističkog načina rada nešto slabije. Postoje i dvije specifičnosti od kojih je jedna korisna, a na drugu treba pripaziti. Naime, čak i kada je mjenjač prepušten automatici moguće je pritiskom na tipku

"minus", odnosno polugu mjenjača, prebaciti u fiktivnu nižu brzinu. Ovakvo je moguće pojačati kočenje agregatom, a otvaranje gasa, odnosno ubacivanje u "višu" brzinu vraća mjenjač na automatski način rada. Druga specifičnost ovog automatskog mjenjača općenito jest da prilikom zaustavljanja na semaforu u jednom trenutku, kod približno 20 km/h, automatska spojka prekida vezu agregata i mjenjača. To znači da tada nestaje efekta kočenja motorom, pa valja malo jače privući ručicu kočnice. Srećom, ovo se dešava pri vrlo maloj brzini, pa



Iznad registarske pločice je bravica...



Amortizer je sada lako podešavati u prednaprezanju i tako prilagoditi motocikl opterećenju



...pomoću koje se otvara stražnje sjedalo i pristupa spremniku goriva





Prednji kraj Mane GT lako je povezati s golom inaicom jer svjetlo zadržava prepoznatljiv oblik

čak i ako ne prilagodite silu kočenja, put kočenja će se produljiti za tek desetak ili dvadeset centimetara.

Kako smo se većinu vremena prepuštali luksuzu da automatika brine za prijenosni omjer, prilikom korištenja simuliranog sekvencijalnog mjenjača znalo se dogoditi da zaboravimo prebaciti u stupanj više, pa bi nas agregat podsjetio na propust. Iako je i to svakako dio privlačnosti i posebnosti Mane, ovaj način rada mjenjača je gotovo nepotreban, jer automatika zaista vrhunski obavlja svoj

posao. Pogotovo je to slučaj prilikom ubrzanja, kada otvorimo gas i očekujemo najbolje, a najbolje i iskusimo jer CVT mjenjač "postavi" agregat u optimalno područje rada, a zatim kontinuirano mjenja prijenosni omjer kako bi se ubrzanje nastavilo snažno i tečno.

Na spomen kočnica u kontekstu Mane GT imamo samo superlative jer tri diska kojima je testirani motocikl opremljen odlično obavljaju svoju zadaću. U velikoj većini slučajeva će samo prednja kočnica biti više nego dovoljna za sigurno

zaustavljanje, a sve to uz odličnu mogućnost doziranja. Radi sigurnosti Mana GT se nudi samo u izvedbi opremljenoj dvokanalnim ABS sustavom, koji zasebno kontrolira rad prednje, a zasebno stražnje kočnice. Kada je podloga kvalitetna, za ABS gotovo da nismo niti znali, no na lošoj podlozi on se ponekad aktivira. Ovaj dodatak sigurnosti nas je iznenadio prilikom kočenja pred jednim semaforom gdje se inače lako zaustavljamo s drugim motorima, ali Mana GT je zbog namreškano g asfalta zapravo produljio put kočenja za kojih pola metra. Ostajemo pri mišljenju da ABS neiskusnim vozačima može pomoći u baš svakom slučaju, a iskusnim vozačima samo ponekad.

Nakon pohvala za kočenje isto možemo reći i za ovjes, koji je dobro usklađen, a prednja vilica je sada podešena drugačije u odnosu na goli model, prije svega zbog različite raspodjele težine. Novost je i lako podesivi stražnji amortizer, čije prednaprezanje se mjenja jednostavnim zakretanjem ručice postavljene tik ispod njega. Jednostavne oznake sugeriraju kako podesiti amortizer sukladno opterećenju, a nama su se ovakva podešenja učinila primjerenima.

Poput Aprilije Shiver GT, Mana GT se odlikuje i začudno dobrom zaštitom od vjetra. U zadnje vrijeme nam se dešavalo da motocikli i skuteri s većim vjetrobranima pružaju lošiju zaštitu, odnosno na vozača oslobađaju ponekad neugodne uskovitlane struje zraka. Mana GT je po tom pitanju odlična upravo zato što neveliki vjetrobran rasterećuje vozača i time omogućuje više putne brzine, dok istovremeno do kacige dolazi vrlo mirna struja zraka koja nikome neće smetati.

Ono što hoće zasmetati su vibracije na nožnim osloncima. Naime, kada agregat potjeramo

Mana GT predstavlja dobro zaokruženu cjelinu u kojoj mogu uživati potpuni početnici, ali i vozači s dugim stažem na dva kotača





U praktični prtljazi prostor stati će većina integralnih kaciga



Ispušni sustav s lijeve strane nije baš uobičajeno rješenje

u područje visokog broja okretaja, na nožnim osloncima se pojavljuju prilično jake vibracije koje doslovno škakljaju stopala vozača. Ovo se više manifestira u laganoj ljetnoj obući nego u motociklističkim čizmama, ali i tada su vibracije primjetne. Uz sportski način rada mjenjača pojava se javlja oko 120 km/h, a u turističkom načinu rada nešto kasnije, jer je tada prijenos dulji.

U gradskoj vožnji gotovo da i ne treba posebno hvaliti automatski mjenjač koji vozača rješava briga oko mijenjanja brzina, pa mu ostavlja više prostora za razmišljanje o prećicama i obilaznim putevima.

Na koncu ovog dijela o vožnji ne smijemo zaboraviti reći kako smo zaista uživali vozeći Manu GT po zavojima. Činjenica da ima automatski mjenjač ujedno jamči i posve gladak prijelaz s kočenja na ubrzanja, pa je prilikom otvaranja gasa u zavoju moguće posve izbjeći svako trzanje. Krut okvir i usklađeni ovjes omogućuju precizno vođenje motocikla kroz sve moguće zavoje - zatvore-

ne, otvorene ili one koji se iznenada zatvaraju. Upravo ovo nam daje za pravo ustvrditi da bi na Mani podjednako uživali i iskusni vozači, kao i početnici.

Ma zašto ne?

Svidjela nam se Mana, pa ne čudi da nam se sviđa i Mana GT. Kod ove novopredstavljene inačice opremljene poluoklopom upravo je ta zaštita od vjetra ono što nas je ugodno iznenadilo. Automatski mjenjač, koji smo upoznali već na prvom modelu, nije nas iznenadio, ali je svakako ugodan za korištenje. Kombinacija agregata koji razvija dovoljno snage i obilja zakretnog momenta uz ovakav mjenjač znači da su performanse zbog kojih volimo motocikle dostupne širem krugu ljudi. Iako je iskusnim vozačima komično raspravljati o mijenjanju brzina i o tome da je to radnja koja zahtijeva razmišljanje, sigurni smo da postoji nemali broj ljudi kojima mijenjanje brzina nije posve jednostavna radnja. Dakle, upotrebom

CVT mjenjača Mana širi krug ljudi koji mogu doista bezbrižno uživati u vožnji motociklom i doživjeti čari nešto agresivnije vožnje.

Pogledamo li nedavnu prošlost, vidjet ćemo da po pitanju automatskih mjenjača još nije došlo do tržišnog buma. Pored Mane tu su Honda DN-01, koja zbog futurističkog oblika nije naišla na posebno jak odaziv, te Yamaha FJR 1200 A, koja ne koristi CVT, već klasični mjenjač kojeg kontrolira elektronika. S druge strane, sve prednosti Mane GT će vas i poprilično koštati, pa tako za testirani model valja izdvojiti 75.330 kn, što nikako nije malo, pogotovo ako znamo da popularnih i vrlo dobrih konkurenata ima za osjetno manje novca. Ukoliko ste spremni živjeti bez CVT mjenjača, a želite naked s poluoklopom, svakako ćete pogledati Kawasaki ER6 F po cijeni od 52.634 kn ili, primjerice, odličnu novu Yamahu XJ6 Diversion za 55.900 kn. U sličnom cjenovnom razredu, ali i slične snage, je i Suzuki SV 650 S po cijeni od 57.823 kn, ali i mnogi drugi modeli koji bi u teoriji mogli biti konkurencija Mani GT. Govorimo o teoretskoj konkurenciji, jer jedino Mana koristi odlični CVT mjenjač, koji ne mora, ali bi mogao promijeniti svijet motociklizma kakav poznajemo.

I na kraju krajeva, zašto bi motocikl morao imati do sada gotovo neizbježni slijedni mjenjač? Nama se čini da ne mora, a jednako nam se čini da Mana, odnosno Mana GT nudi više nego dobru alternativu dosadašnjim mjenjačima. Izgledom je poznata i prepoznatljiva, tehnologijom predstavlja korak u stranu, a voznim svojstvima je točno gdje treba biti. ■

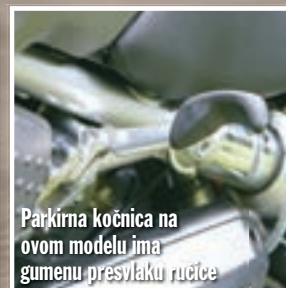
TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 88 x 69 mm
Obujam: 839,3 ccm
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 10:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje ø 38 mm
Spojka: automatska
Mjenjač: CVT uz mogućnost simuliranja 7 stupnjeva prijenosa
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: izokrenuta teleskopska vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 120 mm; straga vilica sa jednim amortizerom hoda 125 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i rdialne kočione čeljusti s 4 klipića, straga disk promjera 260 mm, dvokanalni ABS
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.080, širina 800, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.463
Deklarirano: snaga - 76,1 ks (56 kW) - 8.000 okr/min, maks. okr. mom. - 73 Nm pri 5.000 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

- + zaštita od vjetra, mjenjač, okretni moment, upravljivost, praktičnost, ergonomija, kočnice
- vibracije pri višim okretajima, cijena



Agregat oblikuju neki specifični detalji od kojih možemo navesti izdvojeni spremnik ulja



Parkirna kočnica na ovom modelu ima gumenu presvlaklu ručice



Mali prozirni elementi na poluoklopu zasigurno pridonose stabilnosti

Na izgled je Mana GT tek još jedan naked s poluoklopom, ali mjenjač kojem može zahvaliti svoju specifičnost ju čini posebno zanimljivom

