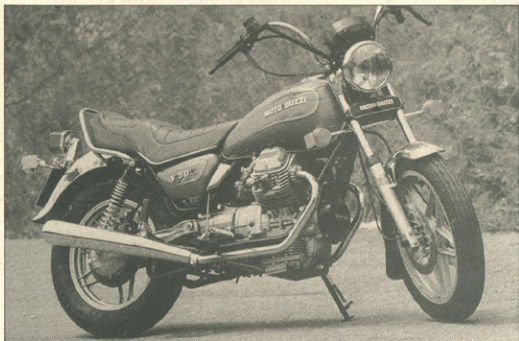
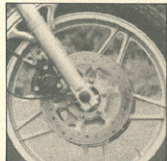


# Zapoznili Guzzi

Novi chopper v močni konkurenci Japoncev – Dobro preizkušena osnova je prednost motocikla, ki prihaja vsaj leto prepozno



Guzzi custom: nastopa v izvedbi s 350 ter 500 kubičnim motorjem



Odlično so se izkazale zavore. Guzzijev integralni zavorni sistem je še vedno visoko cenjen

(MIG) – Ekspanzija custom motociklov (civiliziranih izvedb chopper motociklov) se je pričela pred polnimi štirimi leti, ko so Japonci dobesedno preplavili trg z zanimivimi motocikli, takoj dobro sprejetimi v ZDA.

Na evropskih tleh so bili custom modeli sprva sprejeti s številnimi pomisleki. Toda trg je poprijel najprej v ZRN, kasneje pa tudi v ostalih državah.

Guzzi je zamudil vlak. Njegov custom model je bil v Italiji sicer pohvalno sprejet, toda gibanja kažejo, da je trg teh motociklov po malem sit. Pa čeprav so za lagodna turistična križarjenja ali mestno vožnjo prav pripravi.

Guzzi je svoj custom zasnovan na osnovi dobro preizkušenega ter priljubljenega modela V 50. Trgu je ponudil motocikel v dveh prostorninah motorja: s 350 kubičnim (predvsem zanimivim v Italiji, ki ne dovoljuje uvoza tujih motociklov prostornine pod 400 kubiki) ter 500 kubiki.

Motor je ostal nespremenjen. Vse ostalo pa je doživelo predvsem stilistične spremembe. Motocikel je zasnovan okoli kapljusto oblikovane rezervoarja, dopolnjena s prizrezanima bočnima pokrovoma, ki se ujemata s padajočo obliko dvostopenjskega sedeža, dopolnjena s simpatično zakrivljenim kromiranim ročajem – obrobo.

Vse pa dopolnjuje trebušasta 16 colnska zadnja guma. Tako je izpadel kompakten ter nizek zadnji del, prednji del pa kljub normalni vilici optično močno dvigne visoko in kot bikovi rogi ukvirilno krmilo.

Motocikel je opremljen tako kot vsi ostali guzziji, dobro, toda ne odlično. Zato pa zasluži pohvalo zelo kvalitetno ličenje ter sijoče kromirani blatniki, izpuh ter ostali drobni dodatki.

Sedež je od tal dvignjen le 75 cm. To je pohvalno, saj se voznik dobesedno ugrezne vanj. To je seveda malce neprijetno za dolgonožne voznike, pač pa povprečno računani

pridejo na svoj račun. Nizek sedež ter visoko krmilo silijo v zelo pokončno, počivačo držo, ki je primerna za mestne vožnje ali počasnejše ture. Pri največjih hitrostih (guzzi zmore 160 km na uro) pa telo nudi vetru prevelik upor. Za spodnje meje hitrosti pa je Guzzijev custom pravi potujoči fotelj.

Široko krmilo nudi občutek okretnosti, kar je po eni plati res, saj je upravljanje motocikla v mestni gneči lahkotno.

Nekaj okretnosti gre tudi na

račun teže – prazen motocikel tehta 165 kg. Tudi pri večjih hitrostih je motocikel miren, čeprav pokaže nagnjenost po razbremenitvi prednjega dela.

Najboljšo oceno so dobile zavore. Tudi ta motocikel zavirajo trije koluti, krmiljeni po Guzzijevemu receptu – ročica na krmilu krmili prednji desni kolut, nožni vzvod pa zadnji kolut ter prednji levi.

Motor, smo že zapisali, je nespremenjen. Zaupanja vreden, prožen, z ne najbolj krmiljeno sklopko ter s povišano temperaturo tudi malce netočnim menjalnikom.

Povzeto – Guzzijev custom je v ozki primerjavi z japonskimi tovrstnimi motocikli posrežen izdelek. Zaradi preizkušene motorja (ter tudi Guzzijevi tradiciji) se pomanjkanja rezervnih delov ni bati. Toda uspeh modela je dokaj dvomljiv, saj se zanimanje za custom motocikle zmanjšuje.

Tudi cena je primerna – v Italiji 3.982.000 lir.

## Tehnični podatki

**Motor** štiritalčni dvovaljnik z valji na V pod kotom 90°, vrt. x gib 74 x 57 mm, prostornina 490,29 kubika, kompresija 10,4:1, moč 35 kW (47 KM) pri 7500/min, uplinjač Dell Orto VHB 28

**Prenos moči:** primarni preko zobnikov, sekundarni s kardanom, sklopka enoploščna suha, petstopenjski menjalnik.

**Okvir:** dvojen cevni, spredaj telehidravlična vilica, zadaj nihajka z oljnimi blažilci ter možnost nastavitve trdote vzmeti. Gume spredaj 100/90-18, zadaj 130/90-16

**Dimenzije in zmogljivosti:** modosa razdalja 1460, dolžina 2200, širina 960, višina 1230 mm, teža praznega vozila 165 kg; hitrost 160 km na uro.