

Klassinen twin-sportti
Moto Guzzi V11

Scura



© 2002 (Jo Soppa)



Rajoitetut erikoissarjat ovat tällä hetkellä vahvasti muodissa. Erityisesti italialaiset ystävämme rakastavat numerokylttejä kolminumeroisin valikoiduin sarjanumeroin. Meille Scura -sarjan numerossa 137 on tärkeää jousitus, joka koostuu pelkästään ylväistä Öhlins osista. Myös karkearipainen V-Twin antaa odottaa hauskoja hetkiä.

Ensimmäiseksi italian sanakirja käteen. "Scura" tarkoittaa sellaisia asioita kun "synkkä, uhkaava, tumma". Tuollainen melkein kaikenkattavasta värivalinnasta mieleen jo tulee. Jää nähtäväksi, ettei synkkä ennuste hio ilkeää säiläänsä tuon nimen takana, sillä tämän italialaisen perinteisen merkin tulevaisuus ei ole vielä Aprilia konsernin valtauksen jäljiltä kuivilla. Tällä kertaa itse emoyhtiö seilaa finanssimarkkinoiden kovissa tuulissa. Raha tärkeille investoinneille on tiukassa. Jää nähtäväksi. Nyt nähdään joka tapauksessa miten aprilialaiset ovat tähän mennessä saaneet Mandello del Lario uupuneen kotkan vauhtiin. Tarkkuus yksityiskohdissa on ainakin voittanut, sillä silmä huomaa ilahtuneena johtosarjoissa korkealaatuisia Amp – pistoliittimiä ja muinoin ryppyiset muoviosat ovat nyt tasaisia kuin 600:lla hiomapaperilla hiottuja.

Mitä tulee kunnianarvoisien Moto Guzzi –pyörien markkinointiin, ovat Aprilia –strategit silmännähdessä riskeeranneet pitkän sivusilmäyksen Harley-Davidsonin suuntaan uskollisena motolle: otetaan perusmalli ja kudotaan siitä mahdollisimman monia muunnelmia. Urheilullisuutta ja perusmallin monistamista hienosäädettynä Guzzi –asiakaskunnan maun mukaan. Niinpä perusversion "Sport Naked" ohella on tarjolla puolikatettu "Le Mans", historian häivähdyksenä "Tenni", juhlamalli "Rosso Mandello" ja tässä ihmeteltävänä oleva "Scura", sarjan kalleimpana huipputuotteena.



Hinnanlisällä perusmalliin verrattuna saa nautiskella tekniikkaherkuttelijoiden kiihkeästi himoitsemasta Öhlins –varustuksesta jo "kaupan tiskiltä" alkaen. Päälle kuuluu vielä kuorutuksena muutama auringossa jalosti kiiltelevä hiilikuituosa, joiden kohdalla voi suoda itselleen harhaoppisen kysymyksen: eikö höyhenenkevyt hiilikuituosa pelkkänä peitelevynä kuten startissa ole paljolti paradoksi? Poisjättäminen olisi vielä kevyempää ja ennen kaikkea halvempaa. Koska oikea Moto Guzzi on aina ristiriitaisuudessaan kiinnostava, emme puutu hiilikuituosiin sen enempää. **Totuus on, että tämä moottoripyörä tarjoaa sellaisen ajoelämyksen, että markkinoilta ei löydy mitään vastaavaa.** Näin väittävät kyllä myös muutamat muut valmistajat tuotteistaan,

mutta eiväthän kaikki oluetkaan maistu samalle, Guzzi on tavallaan punaviini oluiden joukossa. Kirpeä, hedelmäinen ja pitkä jälkimaku - tosin makuasioista ei voi kiistellä. Kohdalleni Scura ammensi esiin pitkästä aikaa taas kaiken kaikkiaan tyydyttävän ajoelämyksen. Johtuuko se siitä niin äärimmäisen pisteliäästi sykkivästä Guzzi-Twinistä, josta vain "paremmintietäjät" tuovat esille häpeällisen vanhan työntötankokonstruktion? Totta tämäkin. Guzzi-Twin on todellinen moottorimonumentti, myös silloin kun mattamusta maalaus tekee lohkosta lähes näkymättömän.

Tuntuva on myös hiukan ristiriitainen vääntömomenttikäyrä. Pimeydessä rymistelevästä kierroslukukellarista twini nousee tosin hanakasti ja tarjoaa tuntuvaan työtäisyyteen. Scuran moottori osaa ravistella ulos kuljettajan hauskuuttamiseksi pyörästöstään tyypillisen 1500 r/min alueella tapahtuvan nurkkapyörityksen. Ylläkierroksilla moottori on urheilullisen kypsä klassikko, jolla voi myös antaa palaa oikein kunnolla. Jättäkäämme kuitenkin tässä kohdassa tavanmukaiset testilausunnot väliin, ne voitte lukea paljon paremmin arviointiosioistamme. Kysykäämme mieluummin, miten Öhlinsit ja Guzzi suvaitsevat toisiaan, sillä voisihan hintatietoinen asiasta kiinnostunut olla sitä mieltä, että Scuran lisähinta kannattaa jättää pankkitilille ja pitäytyä lainkaan tuskaa tuntematta edullisemmassa V11 –perusversiossa.





Päälle istuttaessa herättää ensimmäisenä huomiota Scuran jousituksen kireä perustuntuma. Pyörä ei juuri jousta, ja mielessään näkee itsensä satulasta ylös ammuttuna jo ensimmäisen kuopan kohdalla. Toki ensimmäisten viemärinkansien jälkeen sanoo itsekseen hiljaa "aha", ja jokaisella seuraavalla kilometrillä kasvaa haltioituneisuus asfalttiin imeytyvään pyöränripustukseen. Tuntuma on Öhlins –jousituksen taikasana. Ilmeisesti Öhlins –insinöörit tietävät miten sitoa toisiinsa kireä perusvaimennus hitailla joustoliikkeillä yhtä herkkävireisesti kuin peräänantava vaimennus nopeissa joustoliikkeissä. Useimpien standardi - jousitusosien kohdalla saavutetaan asetuksien kanssa touhutessa kyllä joskus selkeän tuntuman kireä perusvaimennus. Samanaikaisesti koko runko muuttuu kuitenkin "kapulakovan" tunnottomaksi tärinäpenkiksi, kun on kyse "nimismiehen kiharoista". Hyvän vertailukohdan toi Yamaha R1. Saatoinkin ajaa sillä heti suoraan Scuran jälkeen samalla tiellä. Oikeasti erittäin miellyttävällä jousituksella siunatun R1:n pyöränripustukset käyttäytyvät tuntuvasti rauhattomammin. Kun Guzzi tarjoaa tunteen miltei muuttumattomasta ajoalustan paineesta, tuntuvat R1:n pyörät

"hermostuneemmilta", mikä aiheutuu aivan selkeästi pienistä täydellisesti vaimentamattomista jousitusheilahduksista.

Kysymys kannattaako tarttua kalliiseen Scura –versioon, saa vastauksensa ensimmäisen ajokerran jälkeen. Hän, joka on oppinut tuntemaan Öhlins –jousituksen, heittää jalkansa perus V11:n satulan yli kärsivin ilmein.

Johtopäätös: Jos etsii perinteistä moottoripyörää jossa on ilmaisuvoimainen moottori ja toivoo lisäksi hyvää tuntumaa heittäessään pyöränsä mutkateilla kurviin sekä täyteläistä tietuntumaa, pitää etsiä yhtä noin sadasta Saksaan tuodusta V11 Scurasta. Mahtava Guzzi, lisäksi harvinainen.

