

# 55 BILETÓW NA MOTO GP i MS SBK DO WZIĘCIA!

## PORÓWNANIE

- ▶ **BMW** F 650 GS
- ▶ **HONDA** TRANSALP
- ▶ **KAWASAKI** KLE 650
- ▶ **SUZUKI** V-STROM

## JEŹDZIMY

- ▶ **YAMAHA** GIGGLE
- ▶ **KAWASAKI**  
VN 900 VULCAN
- ▶ **KTM 990**  
**ADVENTURE**  
W DŁUGIM  
DYSTANSIE

## TURYSTYKA

- ▶ **WYPRAWA**  
**DO CHIN**



### MISTRZOWIE TORU



# HONDA

SKAZANA  
NA SUKCES

# CBF 600 S



## Test: Moto Guzzi Norge 1200

Norwegia kojarzy się z fiordami, zimnem, nocą polarną i Polakami zbierającymi borówki. A przede wszystkim ze złośliwymi trollami. Norge – tak Moto Guzzi nazwało swojego turystyka. Postanowiliśmy sprawdzić, czy da radę w polowaniu na trolle.

Tekst: Jarosław Modrzejewski  
Zdjęcia: Jacek Ociepko



# POŁOWANIE NA TROLLE

**W**łoskim pionierem w temacie tropienia trolli był Giuseppe Guzzi, brat właściciela fabryki, który w 1928 roku dojechał za kolo podbiegunowe na GT Norge 500. W Mandello del Lario od 2004 roku, kiedy Piaggio sypnęło kasą, wre praca nad

nowymi modelami. W 2006 r. światło dzienne ujrzał Norge – pierwsza od lat maszyna turystyczna pełną gębą.

Nie da się ukryć, że Norge jest bliskim krewnym Brevy – rama, jednoramienny wahacz, zawieszenia, zbiornik paliwa oraz

kanapa są takie same. Zestrojenie zawiesznień musiało ulec zmianie ze względu na większą masę. Jednak najbardziej rzuciło się w oczy kufry oraz zgrabne owiewki, ostatnie, mimo że są dość wąskie, całkiem niezłe chronią jeźdźcę. Szyba ma regu-





▲ Brawa za klasyczne zegary. Czerwona kontrolka obrotomierza sygnalizuje konieczność zmiany biegu na wyższy. Chwilę później do akcji włącza się odcięcie (przy 8000 obr/min). ▲ Zabezpieczenie bocznych kufrów przed samoczynnym odpięciem wygląda żenująco – przecież to maszyna za ponad 50 tysięcy! ▶ Szkoda, że spód topcase'a jest nierówny. Poza tym jest on całkiem pojemny – można w nim zmieścić nawet szczerkowego Schuberta wielkości helmu dla astronautów.

cję wysokości w zakresie 40 mm, ale zapomnij o elektrycznym pstryczku – tutaj zostają pokrętła. Pozycja za sterami, jak na turystyka przystało, jest w porządku. Kierownica wygodnie leży w dłoniach, kolana są ugięte pod rozsądnym kątem. Również pasażer nie ma powodów do narzekań.

Jeździec może się cieszyć zaskakującą poręcznością – długo nie mogłem uwierzyć, że Norge waży z płynami aż 275 kg. W czasie jazdy w ogóle tego nie czuć. Kiedy zdejmiesz boczne kufry, Gutek również w mięsie czuje się jak ryba w wodzie. Włosi odwalili kawał dobrej roboty w temacie zestrojenia podwozia. Można regulować napięcie wstępne sprężyn widelca, amortyzator oprócz tego ma regu-

lację tłumienia odbicia. Motocykl jedzie jak po sznurku. Nie wytrącają go z równowagi ani koleiny, ani żadne inne tarki. Jedynie szybko po sobie następujące poprzeczne nierówności wprowadzają nerwowość. Poza tym wszystko jest na tip-top. Również pod względem jazdy po winklach Gutek nie ma się czego wstydić. Pod jednym warunkiem – centralną podstawkę trzeba zostawić na półce w garażu. Ten zabieg przyda się szczególnie w lewych winklach, bo z tej strony bardzo wcześnie przycierała ona o asfalt. Bez niej swoboda pochyleń jest znacznie większa. Dzięki dobrej poręczności po każdym kolejnym zakręcie motocyklista szczerzy się coraz bardziej.

Nie bez znaczenia są tutaj neutralne i poręczne opony Metzeler Roadtec Z6 ▶

Do wyglądu Gutka nie ma pytań, chociaż zło wi mówią: przód Yamahy FJR, tył BMW RT.

