



Analiziral: **Matjaž Gustinčič**  
Foto: naš arhiv

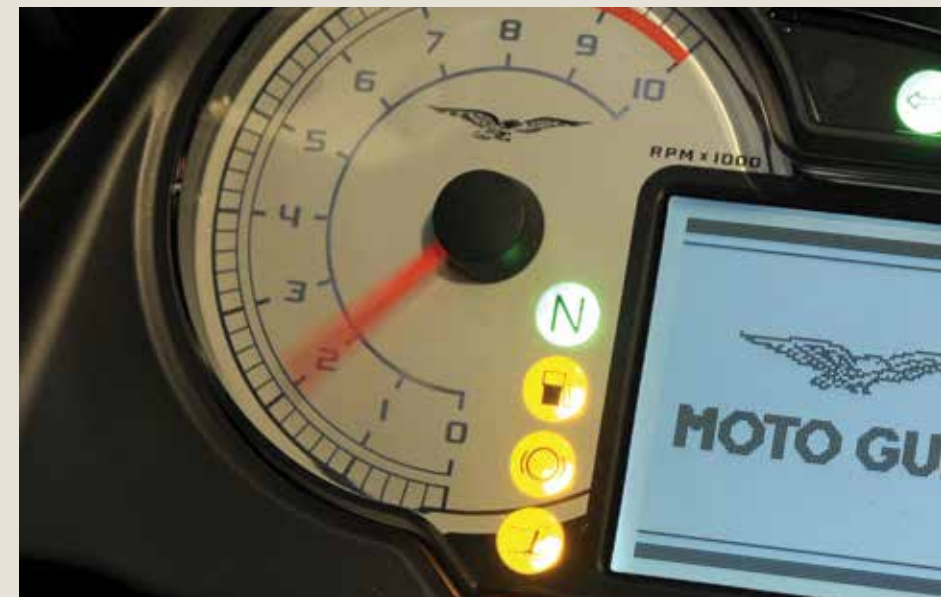
Ni nujno, da vam je Stelvio všeč na prvi pogled. Krivico mu delajo tudi fotografije, saj je v živo videti precej bolj eleganten kot na slikah. Je pa nedvomno dovolj originalen, da ni kopija in da ga je nemogoče zamenjati za karkoli drugega. Tudi zaradi stoletne tradicije znamke.

Če začnemo tokrat pri denarju. Novi Stelvio je bil leta 2008 cenovno pozicioniran precej blizu BMW-ju GS 1200, kar je po svoje razumljivo. To le ni Fiat med motocikli in Stelvio ni bil s ceneni komponentami vkup zmetan motocikel. Ima povsem nastavljive Marzocchijsve prednje vilice, na katerih so radialno vpete Brembove zavorne čeljusti,

ima nastavljive ročice, nastavljiv sedež, nastavljivo vzmetenje tudi zadaj, ima lični klasični kolesi z naperami in je svojevrstno eleganten.

Vendar so se za novega očitno odločali predvsem ljubitelji Guzzijev in tisti, ki GS-ja enostavno ne želijo imeti. Oni vmes, ki so dejansko cincali med enim in

drugim, so najbolj verjetno pristali kar na Bavarcu. Tako kažejo tudi prodajne številke. Glede na to, da je Moto Guzzi preživljal turbulentne čase vse do prevzema s strani skupine Piaggio, je nekako razumeti dilemo neopredeljenega kupca, ki je takrat imel denar za novega GS-ja. Da v Piaggu na stotine tehnikov skrbi za kakovost njihovih proizvodov, verjetno ni



## Zgodovina modela:

- 2008:** Začetek prodaje Stelvia 4V (štirje ventili), oznaka pogonskega stroja A5.
- 2009:** Drobne dodelave, dodelan agregat (oznaka A8) z več navora, izboljššan odziv na ročico plina, na voljo ABS za doplačilo. Predstavijo avanturistično različico z oznako NTX.
- 2010:** Manjše spremembe, dodelano vzmetenje z novimi prednjimi vilicami, nov zavorni sistem ABS.
- 2011:** »Face lift« s prenovljeno podobo, dodelave na agregatu, preimenujejo ga v Stelvio 8V (še vedno ima 4 ventile na valj), večja posoda goriva (32 litrov namesto 18 litrov), nova platišča (zadaj širine 4,5 palca, prej 5,5), ABS serijsko, Traction Control. NTX ostaja v ponudbi.
- 2013:** Manjše kozmetične spremembe.
- 2017:** Ukinitvev modela.

prav dosti pomagalo. Toda Stelvio se je izkazal za dober izdelek in z izjemo tistih prvih letnikov je tudi dokaj zanesljiv. Po svetu jih je že kar nekaj, ki so obrnili šestmestno število prevoženih kilometrov. Če danes pogledamo med oglase rabljenih, ugotovimo da se za kakšnih pet tisočakov lahko domov odpelje lepo ohranjen primerek Stelvia z letnico 2010. Za ta denar bi bil GS pet let starejši ali pa primerljiv letnik za slabe 3 jurje dražji.

### BREZ VEČJIH ZAMER

Stelvio je bil leta 2008 v prodajne salone

pospremljen s vzpodbudnimi vtisi s prvih testov, saj mu razen drobnih malenkosti novinarji niso našli kakšnih večjih zamer. Pogrešali so ABS, kritizirali so, da nima 12-voltne vtičnice in da nima ogrevanih ročajev na krmilu. Pri Guzziju so že za naslednje leto pripravili osvežitev z dodelanim agregatom, ki je dobil nove odmične gredi in dodelan vbrizg, skupaj z večjo posodo za zajem zraka – airboxom. Na voljo je bil doplačljivi zavorni sistem ABS. Za približno evrskega tisočaka doplačila pa so ponudili avanturistično opremljeno različico NTX, ki je imela vse tisto, kar smo na

## Opazili smo med oglasi:

**Moto Guzzi Stelvio, letnik 2008**, rdeče barve, 72.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, potrjena servisna knjiga, nekaj dodatne opreme, odlično ohranjen. Cena: 5.600 EUR, zasebni prodajalec.

**Moto Guzzi Stelvio NTX, letnik 2010**, črne barve, 51.300 prevoženih kilometrov, stranski kovčki, top kovček, nekaramboliran, slovensko poreklo, odlično ohranjen. Cena: 5.800 EUR, trgovec.

**Moto Guzzi Stelvio, letnik 2011**, rdeče barve, 71.000 prevoženih kilometrov, trije kovčki, gretje ročic, 2. lastnik. Cena: 6.800 EUR, trgovec.

**M.A.J.**  
KLUB  
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale  
tel.: +386 1 724 80 63  
fax: +386 1 724 80 64  
gsm: 041 631 702  
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!  
[www.majklub-shop.si](http://www.majklub-shop.si)

MAJKLUB-Shop



**Iz našega testa  
R1200GS VS STELVIO NTX**

O Stelviu smo v naši reviji parkrat zbirali vtise, verjetno tisti najbolj zanimiv pa je bila neposredna primerjava z GS-jem 1200. Ob njegov bok smo ga postavili dvakrat in obakrat se je precej dobro odrezal. Ta Guzzi sploh ni napačen! Lep ali grd, v naši redakciji smo se strinjali, da je kot celostna podoba dovolj všečen, predvsem pa dovolj samosvoj, da ni videti kot kopija GS-ja.

Takoj je bilo jasno, da na teren s tem motociklom ne bomo rinili, glede na to, da ni majhen in s četrt tone teže med nogami, tudi ni prav lahek. Na cesti pa se nam je njegova teža zdela obvladljiva, ker ni neroden. Pravzaprav smo ugotavljali, da se za svojo težo pelje med ovinki precej okretno in lahko tudi zelo hitro.

Da smo hvalili ergonomijo, torej položaj sedenja v povezavi z oddaljenostjo ročic in krmila, ne bi bilo tako nenavadno, če ne bi za primerjavo vzeli prav tistega, ki je postavil merila v tem razredu. Na GS-ju je res vse na svojem mestu. Ampak tale Guzzi pri udobju nič ne zaostaja za GS-jem, v določenih segmentih je celo dobil kakšno pohvalo več.

Ob neposredni primerjavi se je zdelo doziranje plina pri Italijanu nekoliko manj uglajeno kot pri Nemcu, vendar nikakor ne toliko, da bi to lahko vplivalo na nakup.

Guzzijev V agregat ima karizmo, a nas je na dveh primerkih testnih Stelviev vseeno motilo nekoliko preveč rožljajoče delovanje agregata (danes razmišljam, če ni bil razlog prav v nesrečnih dročnikih?).

**STELVIO NTX JE IZ PRODAJNEGA LETA 2009**

Med prvo predstavitvijo Stelvia leta 2008 v Toskani se je zdelo kar nelogično, da ta ni imel določene opreme, ki je bila na voljo pri konkurenci. Zakaj je bilo temu tako, je bilo jasno nekoliko pozneje, ko so predstavili dražjo različico Stelvia z oznako NTX. To je bila avanturistično opremljena različica, nekakšen Guzzijev »adventure«. To pomeni bolj robusten videz z dodanimi cevniimi zaščitami motornih valjev. Na zaščitne cevi so nataknili še meglenke, aluminijasti ščit pa je dobil tudi pod agregat. Kolesa so bila klasična z naperami, na katerih so bile pnevmatike brez zračnic. Vizir je bil nekoliko višji, dodani so bili še stranski kovčki in ščitniki rok. Za doplačilo so bila na voljo tudi ogrevane ročice.



Med družino vsestranskega GS-ja, enduraškega KTM-ja in športne Multistrade je Guzzijev Stelvio nekako najbolj gosposki motocikel.

osnovnem Stelviu pogrešali.

Bolj opazne so bile spremembe z letnikom 2011, ko je bil Stelvio poleg osvežene podobe deležen ostalih izboljšav, s katerimi so ga dodelali predvsem na področjih, kjer je dobival največ kritik. Prostornino posode goriva so tako skoraj podvojili na 32 litrov. Na prvem Stelviu je bila s komaj 18 litri prostornine večkrat grajana.

Pogonski agregat je bil ponovno deležen dodelav in je z novim izpušnim sistemom in z dodelanim vbrizgom z dvojno lambda sondo dodatno pridobil na uglajenosti. Vse te spremembe so izboljšale odziv na ročico plina in okrepile zmogljivosti v srednjem območju vrtljajev. Največja moč je tako ostala nespremenjena in agregat se je še vedno najbolje počutil med 3.000 in 8.000 vrtljaji.

Za varno stran je bil dodan še nadzor

nad zdrsom pogonskega kolesa (Traction Control), sposojen iz Aprilinih skladišč in serijski ABS sistem na zavorah. Za več udobja so izboljšali vetrno zaščito z novim in še vedno po višini ročno nastavljivim vizirjem, še nekoliko so dodelali vzmetenje. Za elektronske igračke je bila dodana še druga 12V vtičnica. Kolesa so bila nova in aluminijasta, klasična kolesa z naperami pa so ostala namenjena dražji različici NTX, ki je ostala v ponudbi.

**ALI SE KVARI?**

Brez manjših porodnih težav ni šlo, predvsem na prvih letnikih 2008. Recimo: soljenje (ne puščanje) olja na kardanu, kakšno kapljico olja je spustil na senzorju vrtljajev, ... skratka, nič večjega. Tudi električna napeljava je včasih zatajila. Očitno so od letnika 2009 naprej večino tistih prvih šlamparij že odpravili in tako se je Stelvio v desetih letih izkazal z zanesljivo in precej nezahtevno tehniko za vzdrževanje. Črn madež je v največji meri pustila edina večja poznana težava Stelvia prvih letnikov (do 2012/2013), to so problematični dročniki. Ta šibka točka je celo tako razširjena, da po mnenju številnih lastnikov in poznavalcev obstajajo Stelvi, ki so te težave že imeli in tisti, ki jih še bodo imeli. Očitno gre za napako v

materialu in sami zasnovi, da se je ravna površina dročnikov začela sčasoma (s kilometri) obrabljati. Pravzaprav jih dolgoročno lahko kar fino »požre«. Prvi simptomi obrabljenih dročnikov so rožljanje v glavah in nasploh nezdrav zvok motorja. Če se zadeva dovolj zgodaj ne popravi, se lahko uničijo še odmične gredi. Ob tem je lahko motorno olje kontaminirano z majhnimi delčki kovine, ki lahko naredijo veliko škodo v celem agregatu.

Čeprav uradnega vpoklica s strani tovarne menda ni bilo, so se očitno zavedali težave in tako začeli nekje sredi leta 2012 vgrajevati drugačne odmične gredi in dročnike z vrtljivim valjčkom na vrhu (namesto ravne površine). Od takrat naprej težave niso več poznane. Pohvalno je, da so v tovarni poskrbeli tudi za starejše Stelvie in pripravili »kit«, ki vsebuje vse za predelavo na izboljšano različico dročnikov z valjčki. Ti kompleti so različni glede na letnik motocikla, kateri kit je pravi pa se določi na podlagi identifikacijske - VIN številke motocikla. Za motocikle izven garancije, ki so imeli servisno zgodovino iz pooblaščenega servisa, naj bi lastnikom na servisu računali le strošek menjave, material pa je krila



Kardanski prenos je solzil olje le v prvi generaciji. Ročno pomičen vetrobran je izboljšal udobje v vožnji.



Dročniki so bili v prvi seriji problem, ker jih je požrlo. Uradnega vpoklica ni bilo.



Motor visi vpet v cevni okvir. Nismo slišali, da bi kdo kritiziral ciklistiko.

tovarna. Nekaterim srečnežem je menda celoten strošek krila tovarna, to je očitno precej odvisno od volje zastopnika oziroma serviserja.

Mimogrede se je ob takem posegu največkrat naredila še nadgradnja programa elektronskega vbrizga (menjava motorne »mape«), kar je tudi sicer priljubljena nadgradnja lastnikov 8V Guzzijev. Po izkušnjah lastnikov se z menjavo mape vbrizga nekoliko izboljša odzivnost ročice

plina, poraba goriva pa lahko pade za cel liter, s tem pa se nekoliko poveča tudi sicer skromni doseg s polno posodo goriva prvih modelov.

Glede na to, da so se težave z dročniki na prvih agregatih pojavljale precej hitro, bi bil danes po šestih, sedmih letih, od kar so jih nehali vgrajevati, že kar čudež, če nagledani rabljeni Stelvio ne bi imel zamenjanih dročnikov. Kako to preveriti

**TEHNIČNI PODATKI STELVIO 1200 (2011)**

- **Cena novega je bila** pribl. 15.500 evrov
- **Barve:** bela, oranžna-črna, rdeča, siva, ...
- **Moč:** 77 kW (105 KM) pri 7.250/min
- **Navor:** 115 Nm pri 5.800/min
- **Motor:** 2-valjni V90° – zračno/oljno hlajeni – 4 ventili na valj
- **Vrtina x gib:** 95 x 81,2 mm
- **Prostornina:** 1.151 ccm
- **Kompresija:** 11 : 1
- **Dovod goriva:** vbrizg Weber Marelli, premer grla 50 mm
- **Sklopka:** enoploščna, suha
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, kardan CARC
- **Okvir:** kletka iz jeklenih cevi, motor kot sovprežni element
- **Vzmetenje, spredaj:** povsem nastavljive vilice USD, premer 45 mm, gib 170 mm **zadaj:** progresivna vaga, nastavljiv blažilnik in prednapetost vzmeti, gib 155 mm
- **Gume:** 110/80-17 in 150/70-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 320 mm, radialna 4-batna čeljust, ABS **zadaj:** 1 x 282 mm, 2-batna čeljust, ABS
- **Medosna razdalja:** 1.535 mm
- **Kot glave / predtek:** 27° / 125 mm
- **Višina sedeža:** 820 / 840 mm
- **Posoda za gorivo:** 32 l
- **Teža:** 257 kg pripravljen na vožnjo

**DOBRO JE VEDETI:**

- **Povprečna poraba:** 5-6 l / 100 km

