

**APRILIA RSV 1000 R Factory**



# Tvornica strasti

**Factory, kao tvornički ponos Aprilije, usmjerio je svoje napore prema racing okruženju svojih visokosofisticiranih elemenata ovjesa i kočnica. Novi Mille je kompaktniji, jači i okretniji, s mnogo preciznijim prednjim krajem. Takav i mora biti jer dolazi u godini pravog stampeda novih modela**





Cijena **110.000 kn**



Sve u zrak, kao da kaže stražnjica Millea



dokazalo na natjecanjima. Prvi Aprilijin ulaz u visoko društvo sada ima pedigre i 27.000 vlasnika širom svijeta. Prije pet godina vjerojatno su samo u Apriliji vjerovali u uspjeh, dok se ostatak zlobnika s podsmjehom rugao. Sada su se karte malo izmiješale, jer ovo je ipak priča s "happy end"-om.

I najzad, Aprilia povlači novi potez i predstavlja nasljednika RSV 1000 R koji ima zadatak ponuditi još sportskije performanse i dokazati da se na nju treba itekako računati. Iako se Mille održao dugo, u europskom duhu, samo sa sitnim korekturama, sada je pred nama potpuno novi model koji od starog modela vuče još samo karakter. Tu je i "R" u nazivu baznog modela koji već unaprijed želi promatraču reći svoje namjere da Mille želi povećati performanse upravo na natjecateljskoj stazi. Naš testni primjerak imao je u nazivu i "Factory", što označava opremljeniji model sa slasnim dodacima kao što je Ohlins ovjes, radijalna klijesta kočnica, lakši naplatci, te još par sitnica dekorativne naravi. Dakle, sve ono što je imao dosadašnji "R" model.

Sve je novo: motor, okvir, vilica... cijeli motocikl je naočigled kompaktniji, ni-

ži za 25 mm i kraći za 35 mm. Izgled je radikalno promijenjen, agresivniji je i efektniji, a poboljšana je i aerodinamika. Prednji kraj sada krasi četiri vertikalno orijentirana svjetla i dinamički prihvat zraka u sredini, gdje je i pritisak zraka najveći. Priznajemo, jednostavno i originalno, no, još zanimljiviji je straga. Pravi šiljak sa staklenom oštricom u sredini koja pritom i svijetli. Svjetlo LED tehnologije kao zarez dijeli simetrični stražnji kraj i nastavlja se na poklopac stražnjeg sjedala. Vrlo je uočljivo iz svih smjerova. Nema nikakvih suvišnih bridova, a čak su i masivni pokazivači pravca integrirani u siluetu motocikla. Prednji su se također stopili s retrovizorima, tako da je vrlo malo dijelova koji bi prkosili aerodinamici. Čini nam se da i dvostruki is-



Bogati instrumenti napuštaju automobilistički stil

**A**priliji je trebalo samo pet godina da stvori respektabilan stroj, ime koje u svijetu maxi sportaša simbolizira sam vrh moto scene i koje se u svojoj mladoj povijesti već





puh sada dolazi do punog izražaja. I prednji i stražnji kraj su nam već dosta poznati, prednji slični Hondi VTR SP02, a stražnji nalikuje Benelijevoj Tornadu. S boka je postignuta vitalnija linija, mnogo šiljastija, a manje loptasta nego je to slučaj na starom modelu. Trend kompaktnih motocikala niti ovdje nije mogao biti zaobiđen. Ukupan broj plastičnih dijelova oplata je radikalno smanjen s 25 na 14 komponenti.

Crna boja je posebna, simbol trkaćih Aprilijinih strojeva - a kako bi drugačije moglo i biti za Factory repliku koja još pri tome ima i par detalja oplate i blatobrane u karbonu, tek toliko da se razlikuje od "R" verzije. Okvir je ta-

kođer mat crn, da bi se naglasila stražnja vilica i kompletan zlatni ovjes. Posebno efektan je prednji kraj iz pogleda vozača gdje zlatne cijevi sa plavim pričvrscnicama i rupičastim prednjim mostom daju pravi racing dojam. Sjedalo je za ovu priliku presvučeno protukliznim tapacijom.

Od tehničkih novosti prvo krenimo o motoru, duši Aprilijinog karaktera. V-twin pod kutom cilindara od 60° je posve nov. Zadržao je kombinirani razvod zupčanici-lanac i dvije protubalansne osovine, ali je povećan prostor između ispušnih i usisnih ventila kako bi se povećala turbulencija smjese i omogućilo svjećici potpunije sagorijevanje. Glave

cilindara i spojke imaju magnezijske poklopce, a ispušni ventili su dijelom ovalni kako bi olakšali brzi protok zraka u ispuh. Granica limitatora je podignuta na 11.000 okretaja, pa je shodno tome i deklarirana snaga porasla za 8 KS, odnosno na 138 KS mjereno na radilici. Airbox od 10,3l ima novi usisni ventil koji pomaže hladni start i rad na minimumu. Injektori imaju tijela od 57 mm, a nova Siemens centrala objedinjuje čak 15 senzora obrađujući ih u realnom vremenu, od temperature vode i zraka, pritiska atmosfere i ulja, položaja mjenjača i stražnjeg kotača, otvora ventila, okreta bregaste i radilice, pa do napona akumulatora. Svi podaci prolaze kroz CAN line,



1. Öhlins, OZ i Brembo: kakva kombinacija!
2. Radijalna pumpa kao poslastica
3. Ovdje nema mjesta jeftinosti
4. Banana vilica je jedan od prepoznatljivih detalja Millea
5. Poklopac sjedala dolazi serijski
6. Carbon look - specijalno za Factory





autodiagnostički terminal, koji bi trebao omogućiti lakšu dijagnostiku mehaničarima i brže otklanjanje kvarova.

Mjenjaču brzina su smanjeni razmaci, a tvornica sada deklarira max. brzinu od 280 km/h. Spojka ima radijalnu hidrauličnu pumpu. Ispuh formacije 2 u 1 u 2 ima tanje stijenke nehrđajućeg čelika, trokanalni katalizator i Lambda senzor. Novi okvir više centralizira mase, čvršći je za 5% i lakši 600 grama, smanjujući ukupnu težinu ispod 10 kg, točnije 9.650 grama. Stražnja dvostruka banana vilica je također olakšana za 400 gr. i sada teži ispod 5 kg. Motor je pomaknut za 4 mm udesno radi boljeg balansa masa.

**Straga SF-look. Svjetlo simetrično djeli pozadinu, pokazivači pravca ne prkose aerodinamici, a ispušni topovi sada plijene punu pozornost**



5



6







#### Mille Factory je u Hrvatskoj puno jeftiniji nego u Europi čime smo počašćeni najjeftinijim Öhlinsom, OZ-om, Brembom i carbonom

Stari "televizorski" instrumenti su prošlost, a novi su moderniji, lakši (sa 560 na 220 gr.) i funkcionalniji. Sadrže sve što možemo poželjeti a tu je i dalje lap-timer koji memorira do 40 krugova. Sve funkcije se kontroliraju pomoću tri tipke, a može se regulirati i intenzitet pozadinskog osvjetljenja.

I sada dolazimo do specifičnosti modela Factory. Kompletan ovjes je marke Ohlins sa svim onim preciznim podešavanjima koja će cijeniti pravi profesionalci, s time da se stražnjem amortizeru može podešavati i visina kako bi se prilagodio različitim stazama i načinima vožnje. Cijevi su presvučene titanijum-nitridom radi bolje kliznosti. Tu je i amortizer upravljača istog proizvođača kojeg ne nudi bazni model. Dakle, respektabilna ciklistika karakteristične zlatne boje. Kočnice su priča za sebe: radijalno pričvršćena kliješta, plivaјуći disk od 320 mm i radijalna pumpa sa opletenim crijevima dostojni su prave Aprilije 250GP. Ova radijalna "novotarija" osigurava učinkovitije kočenje uz precizniji odgovor na želje vozača, duži životni vijek pločica, čvršći sustav, te

manju razliku u kočenju između toplog i hladnog stanja.

Zajahati Mille znači lagano se ispružiti prema naprijed i poprilično se osloniti na ruke. Upravljač je nisko postavljen i dovoljno otvoren da se motocikl može čvrsto obujmiti, iako središnji dio nije baš jedan od najširih. Spremnik je uzak, pa noge lagano uđu u njega omogućavajući pritom maksimalnu aerodinamiku. Prednji dio motocikla je iz perspektive vozača vrlo nizak i izdužen. Vozač se može lako i ugodno smjestiti, pa niti noge neće pretjerano patiti. Istina, voljeli bismo oslonce malo više pomaknuti prema nazad, ali i ovdje smo našli zado-

voljavajući položaj. Na prvi dodir s motociklom zapažamo da su komande znatno ugodnije i nježnije, kao i uglavnom rukovanje cijelim motociklom. RSV se ponaša prema vozaču kao Japanac. Sve je nekako tu, kratko, kompaktno, mekano i pokretno na lagani dodir. Gruba spojka i mjenjač sada su prošlost. Isto tako i vibracije na upravljaču i osloncima nogu sada su iza nas. Nešto slično napravio je i Ducati sa svojim 999, ali ne toliko radikalno kako je to slučaj sa ovom Aprilijom. Zaista nas je ugodno iznenadila.

Traženje neutrala prilikom stajanja stvaralo nam je male poteškoće, no, kad krene, nema trzanja. Čak i odmah preko 2.000 okretaja motor radi pravilno bez ikakvih nesigurnosti koje bi nam stvarale naponost u gradskom prometu. Ipak, ne smijemo zaboraviti da je ovo ipak dvocilindraš i da određenih minimalnih vibracija ipak ima. U prvi tren pažnju nam odvlači mjenjač koji je bitno drugačiji od staroga i koji je uz upravljivost najveće poboljšanje novog modela. Vrlo kratki hod poluge, dobar osjećaj stepeni-

**Vrlo jednostavno i efektno. Prihvat zraka je u zoni gdje je i pritisak najveći**





**TEHNIČKI PODACI**

**Motor:** dvocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 97 x 67,5 mm, obujam 997,62 ccm, odnos kompresije 11,8:1, **razvod:** dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 57 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 6 brzina. **Okvir:** dvostruke aluminijske grede. **Ovjes:** sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 133 mm. **Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17. **Kočnice:** naprijed radijalne čeljusti i dvostruki diskovi promjera 320 mm sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i 2 klipčića. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.035, širina 730, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.418, težina 185 kg. **Deklarirano:** snaga - 138,7 ks (102 kW) pri 9.500 okr./min., max. okr. moment - 10,9 kgm (107 Nm) pri 7.500 okr./min. **Sprennik goriva:** 18 l

ca pri promjeni i stupnjevi prijenosa mijenjaju se kao po putru. Mjenjač je mnogo točniji, kraći i lakši za prebacivanje u odnosu na stari, koji je ponekad trebalo i dobro opaliti nogom da promijeni prijenos. Ovaj zaslužuje čistu peticu, pa se ritam kontinuiranih promjena odvija u brzom slijedu.

Prebacivanje težišta sada je moguće uz angažman daleko manje snage, pa za "rundanje" Grobnikom nije potrebna atletska forma kao na prethodniku. Ulaz u zavoj je munjevit. Samo lagani pokret tijela i motocikl pada bez ustezanja. Nije to još na razini Honde CBR 900, ali napredak je očit. Bit će ih zanimljivo vidjeti na ljetnom usporednom testu koji ćemo, naravno, napraviti čim svi motocikli budu dostupni. Tada ćemo konkretno znati gdje je Aprilija, jer napredak je velik, ali niti ostali ne spavaju.

Razvijanje snage je jednolično i linearno do 6.000 okretaja, kada motocikl kao da ubacuje u brzinu više. Reakcije na ručicu gasa ispod tog praga nisu trenutne ili neposredne. Provala snage nakon toga je znatna, a ako ste na izlazu iz zavoja, upravljač će vam sigurno biti nešto lakši pri pokušaju da se propnete na stražnji kotač, a tada treba biti oprezan jer 138 KS u nagibu nije za igru. Treba biti odmjeran od 7.000 okr. na više, jer igra postaje ozbiljnija, a uz promjene već opjevanog mjenjača prosječne brzine pos-

taju znatno više. To je razlog onih prosječnih 10 KS viška na srednjim okretajima, kada i dolazi ovaj skok snage. Ovo je zasigurno najjači motor u klasi dvocilindraša. Isto tako zauzima i vodeće mjesto po pitanju okretnog momenta.

Iako je stražnji ovjes i dalje bio premečan, čak i nakon stezanja hidraulike, nije nam stvarao neprilike. Lagano ljuljanje nakon otpuštanja kočnice blago je podgrijavao zabavu, a osim toga, sve je izgledalo vrlo fluidno i homogeno. Moramo napomenuti da temperatura zraka prilikom testa nije prelazila 10 stupnjeva Celzija, tako da "ljetne" akrobacije nisu dolazile u obzir.

Najviše nas se dojmila preciznost u zavojima. Kao skalpelom izvodili smo putanje upravo kirurškom preciznošću, što nam je zagolicalo maštu. Na podizanju motocikla iz zavoja treba kudikamo manje snage, ali i preciznosti putanje. Korekcije su daleko manje ograničene. Ako vam je prednji kraj pretežak, vožnja Grobnikom postaje prava noćna mora. No, to je znatno poboljšano u odnosu na model 2002. Nakon dužeg ispitivanja snaga osjećamo bolne podlaktice i bol u vratu zbog vrlo nisko postavljenih ručki. Kočnice su zadovoljavajuće, prednja više, a stražnja manje. U stvari, prednja je sve. Osim radijalno pričvršćenih kliješta tu je i radijalno postavljena hidraulična pumpa. Lagano se dozira s

dva prsta i grize začuđujuće snažno, dok je stražnja slaba, a kad se stisne "muški", blokira kotač.

Kod nekih stvari možemo zažmiriti na jedno oko, jer ovo je ipak čisti racing proizvod koji itekako ima svojih svijetlih trenutaka. Vrhunska oprema i talijanski dotjerani detalji imaju svoju cijenu koja i nije pretjerana s obzirom na to za koliko novaca slične performanse i komponente nude drugi talijanski proizvođači. Rekli bismo: Talijan s japanskom filozofijom. ✓

Boris Puščenik

**PREDNOSTI**

- preciznost upravljanja
- oprema ● prednja kočnica
- ekskluzivnost ● instrumenti
- nježne komande

**NEDOSTACI**

- stražnja kočnica
- nožni oslonci
- previše naprijed

