

Zabava dugonogih

Potaknuti uspjehom modela RXV i SXV, u Apriliji su shvatili da i enduro te supermoto uzdanice u klasi 50 ccm zaslužuju pomlađivanje. Rezultat stoji pred nama, a koliko smo uspjeli vidjeti, novi će okvir i agregat uz moderan dizajn biti više nego dovoljni da se zacakle oči svakog četrnaestogodišnjaka. Uz ovakve motocikle mladi dio populacije bi trebao redovito pospremati sobe i marljivo učiti, jer je moguća nagrada vrijedna truda.

PIŠE: MARKO GUZINA

Na karting stazi nedaleko Venecije i adekvatno pripremljenom zemljanom dijelu uz stazu imali smo prilike upoznati nove Aprilijine modele RX i SX 50. Na supermotu smo s ispruženom nogom uletavali u zavoje, dok je kaciga sakrivala osmjeh na licu, a s enduro modelom smo podigli veliku prašinu, ovaj puta zatvorenih usta, kako se ne bismo nagurali te iste prašine. Moramo priznati da smo se zajedno sa ostalim kolegama novinarima zabavljali poput djece puštene u tvornicu igračaka, jer iako su pogonjeni agregatima zapremine do 50 ccm, oba motocikla su nas ugodno iznenadila. Svejedno da li smo vozili SX po asfaltu ili RX po zemljanoj stazi, jednostavno se nismo mogli nauživati ovih malenih i srčanah motocikala.



osmaša



CIJENA
24.902 kn



Veći kotači, kako priliči enduru i nešto slabija kočnica osnovne su razlike u odnosu na SX model



moderni agregat teži svega 15 kilograma, a pokreće se isključivo nožnim pokretačem

Dovoljno svježe za mlade nade

Aprilija u dizajn ovih motocikala ne unosi nikakvu posebnu revoluciju, a oni koji već neko vrijeme sanjaju o RXV ili SXV modelima vidjet će i puno poznatih elemenata. Prvo što uočavamo na malom RX i SX su plastične oplatae u crno crvenoj kombinaciji s bijelim natpisima i prepoznatljivom glavom lava na stranicama. Iako po svoj prilici neće dobiti nikakve nagrade za inovativan izgled, ovi su motocikli savršeni predstavnici klase kojima pripadaju, a moderna rješenja će ih učiniti magnetom za mlade lavove željne dokazivanja i pokazivanja.

Možemo primijetiti da su RX i SX gotovo identični motocikli, a jedine vidljive promjene su u dimenzijama kotača i prednje kočnice. RX po svijetu putuje na kotačima tipičnih enduro dimenzija s promjerom 21 sprijeda te 18 inča straga, a SX, kako i dolikuje jednom supermotu, ima kotače promjera 17 inča. I u jednom i u drugom slučaju radi se o lijepim žbičanim naplaticima s aluminijskim obručem. Osim što su kotači različitih dimenzija, i prednji disk se razlikuje u promjeru, iako su i onaj od 260 mm na RX-u te 300 mm veliki disk na SX-u gotovo identičnog izgleda, a pritišću ih jednaka dvoklipna klijesta iz pogona tvrtke AJP. Upravo su ove kočnice možda najupadljiviji element koji ukazuje na blisku suradnju sa španjolskim Derbijem. Iako umjerenih dimenzija, ovi motocikli izgledaju vrlo proporcionalno i privlačno. Tek kada pogledamo sićušni pogonski agregat postaje jasno da, koliko god mu srce ne nedostaje, zapremine nema u izobilju. Srećom, ispred i djelomično okolo agregata smjestila se ekspanziona komora rezonantnog ispušnog sustava, koja doista poboljšava dojam i popunjava prazninu. Izrađen od nehrđajućeg čelika, ovaj element privlači pažnju i daje do znanja da je iz agregata izvučeno sve što se moglo. Pretenciozan je i okvir od čeličnih profila, koji se svesrdno trudi uvjeriti nas da se radi o sklopu od aluminija, ali to mu ne

možemo zamjeriti. Prednji ovjes je na oba modela izveden jednako, a tu je ulogu dobila Marzocchi klasična vilica promjera uvjerljivih 40 mm. Treba primijetiti da je prethodni model RX bio opremljen upside-down vilicom, iako sumnjamo da se razlika uopće može primijetiti na motociklu zapremine do 50 ccm. Iza maskice sa dvodjelnim prednjim svjetlom nalazi se kućište kontrolnih instrumenta izvedenih u obliku pokazivača od tekućih kristala i nekoliko kontrolnih žaruljica. Instrumenti su, kao i prekidači na širokom upravljaču, izvedeni minimalistički, i kada bi se radilo o drugačijem motociklu, to bi bilo loše. No, oni posve zadovoljavaju supermoto odnosno enduro kategoriju. Štedilo se i na retrovizorima, pa tako svaki motocikl ima po jedan klasični okrugli primjerak. U sredini plastičnih oplata, netom ispred

sjedala, nalazi se poklopac s bravicom, ispod kojeg je smješten čep spremnika za gorivo zapremine 7 litara. Sjedalo savršeno prati i dijelom određuje liniju motocikla, a presvučeno je modernim materijalom grube površine koja sprječava klizanje. Po dva simpatična okrugla pokazivača smjera s prozirnim lećama krasi prednji i stražnji kraj ovih Aprilija. Crni prednji blatobran agresivnog je uglatog dizajna, kao i stražnji dio oplata. Tko iz do sada viđenog nije zaključio, nakon što vidi maleni prigušivač ispušnog sustava sa sigurnošću će moći reći da RX i SX imaju svega 50 ccm.

Enduro model RX nosi gume dimenzija 90/90-21 sprijeda te 110/80-18 straga, a supermoto 110/80-17 i 130/70-17. Okvir, oplatae i elementi ovjesa su isti za oba modela, pa tako imaju i odvojeni spremnik za ulje, te automatsku mješalicu.



Mala težina idealna je za početnike, kojima je ovaj motocikl i namijenjen

Malena šaka pristojnog udarca

Oba testirana motocikla pokreće isti novorazvijeni, tekućinom hlađeni agregat zapremine 49,9 kubičnih centimetara i kompresijskog omjera 11,5:1. Odnos provrta i hoda iznosi 39,88 x 40, a za napajanje je zadužen Dell'Orto rasplinjač promjera 17,5 mm, dok se usis vrši kroz nepovratne reed-ventile. Raspoloživa snaga se preko spojke s više diskova prenosi na šestbrzinsku mjenjačku kutiju, koja omogućava da se agregat održava u optimalnom području rada. Zahvaljujući korištenju naprednih tehnologija agregat je navjerojatno lagan i teži svega 15 kilograma. Upravo radi uštede na težini ovaj agregat se pokreće pomoću nožnog pokretača, a o elektropokretaču nema niti riječi.

Osim što je tehnički dotjeran, pogonski agregat je opremljen i katalizatorom u ispušnom sustavu, te tako zadovoljava Euro 2 norme o kvaliteti ispušnih plinova.

Snage ima sasvim dovoljno, pogotovo ako znamo da se radi o vozilima koja spadaju u istu kategoriju kao i proizvodi koje koriste jake snage Hrvatske Pošte.

Na mući se poznaju junaci

Stara izreka u našem slučaju samo je donekle točna, jer vožnja na ova dva mala junaka nije ni najmanje nalik mući, već je riječ o pravom uživanju. Istina je da od njih ne treba očekivati provale

snage od kojih će vam ruke kliziti sa upravljača, ali ukoliko se pravilno koristi, agregat će u svakom stupnju prijenosa osloboditi novi impuls snage. Kada govorimo o pravilnom korištenju ovakvog dvotaktnog agregata male zapremine, mislimo na to da je potrebno održavati visoki broj okretaja. Spomena vrijedna snaga raspoloživa je u uskom području, pa čim okretaji padnu, treba izabrati

stupanj niže u dobro proračunatoj mjenjačkoj kutiji. Isto vrijedi i za ubrzanja, pa će tako do krajnje brzine od približno 100 km/h trebati žustro izmijenjati svih 6 stupnjeva prijenosa. Na oba modela se sjedi jednako: vozač počiva na uskom i pomalo tvrdom sportskom sjedalu i drži se za široki upravljač, koji ulijeva povjerenje i omogućava da ukrotite ove malene zmajevе. Možemo reći da nas tvr-



Minimalistička, ali za ove motocikle dovoljna ploča sa instrumentima



Presjek stražnje čelične vilice nije jednolik čime se dobiva na kvaliteti i dinamičnosti



Maleni ispušni prigušivač jasno pokazuje da se radi o 50 ccm

Disk promjera 300 mm s dvoklipnim kļeštima djeluje moćno i uljeva povjerenje





Pri terenskoj upotrebi najčešće se zbog male snage koriste prva tri stupnja prijenosa

doća sjedala nije pretjerano brinula, jer ovi motocikli ionako nisu namijenjeni dugim vožnjama, već kratkim sprintevima. Kod oba motocikla dolaze do izražaja niska težina i uska konstrukcija, a vozač lako može premještati težinu po dugačkom sjedalu. Nožni oslonci su postavljeni dobro, a visina sjedala SX modela od 830 mm je optimalna, dok bi RX sa 880 mm visine sjedala mogao stvarati probleme osobama nižeg rasta.

Detalj koji nas je zasmetao čim smo sjeli na SX, a postoji i na RX-u, jest bočni oslonac koji se sam sklapa čim se motocikl uspravi. Jasno nam je da je to rješenje možda dobro za zaljubljene mladiće kojima je

bočni oslonac zadnje na pameti, ali nama se ovakvo rješenje ne sviđa. Ostali dojmovi vezani uz ove motocikle bili su pozitivni, pa iako se primjećuje štednja, zaista nema smisla ugrađivati Renthal ili slične skupe upravljače na ovakve modele i time im nepotrebno povećavati cijenu. Dali smo kontakt i jednom ritnuli polugu nožnog pokretača, nakon čega se agregat odmah javio prepoznatljivim dvotaktnim zvukom. Dok je hladan, pomalo nevoljko odgovara na otvaranje gasa, ali već nakon minute do dvije javlja se zvukom poput kidanja najfinije svile. Za kretanje s mjesta potrebno je malo navikavanja jer ručicu gasa treba dobro zakrenuti, a i tada valja biti nježan s otpušta-

njem spojke. Kada ga jednom pokrenete, SX će ubrzavati tečno, jasno, ako imamo na umu malenu zapreminu. Za najbolje rezultate na stazi potrebno je koristiti svaku česticu snage koja je na raspolaganju. Tako se pokazalo korisno ubaciti u brzinu više prije zavoja, makar i na trenutak, jer taj mali potisak povoljno utječe na vrijeme po krugu. Kočenje prije zavoja je priča za sebe, jer ga je moguće odlagati do zadnjeg časa zahvaljujući maloj težini i kapacitetnoj prednjoj kočnici promjera 300 mm. Spuštanje u zavoj je sa širokim upravljačem prava sitnica, pa niti na čas nismo stekli dojam da se sa SX-om hrvamo, već se prije radilo o plesu. Svakako se radi o motociklu zbog kojeg bi mnogi skeptici mogli postati strastveni zaljubljenici u supermoto kategoriju.

Ovjes, zahvaljujući dovoljno dugom hodu, lako upija i udarce tijekom doskoka



RX s druge strane objedinjuje većinu prednosti cestovne izvedbe, s tim da je izborom guma predodređen za manje asfalta, a više prašine i blata. U terenskoj primjeni se RX pokazao izvrsnim i opet nam se učinilo da će od mnogih mladih ljudi koji još nisu sigurni u svoje opredjeljenje stvoriti obožavatelje enduro vožnje. S obzirom na manje brzine kretanja po terenu, kod RX-a smo najčešće koristili prva tri stupnja prijenosa. Ukoliko smo željeli postići efektno proklizavanje na izlasku iz zavoja, trebalo ga je dobro poleći, odabrati prvi stupanj prijenosa i žustro okrenuti ručicu gasa. U drugom stupnju je RX još uvijek dobro ubrzavao, ali bez i najmanje naznake proklizavanja, dok je treći stupanj na maloj stazi služio samo za brzo savladavanje udaljenosti do iduće prepreke. RX se u svim situacijama pokazao kao dobro uravnotežen motocikl, a dugi hod ovjesa od 195 mm sprijeda i 180 mm straga bio je dovoljan i za upijanje udarca pri dos-



koku. Iako ne pretjerano jaki, SX i RX su uspjeli izmoriti nas prije nego smo mi izmorili njih.

Što s odličnom svjedodžbom?

Mnogi iskusni motoristi danas s podsmjehom gledaju na motocikle zapremine do 50 kubičnih centimetara, ali tko nije probao, ne može znati koliko oni mogu biti zabavni. S obzirom da godinama vozimo jake motocikle, ne čudi što nam je na pedeseticama nedostajalo snage, ali zamislimo li ih u okruženju za koje su namijenjeni, sve počinje dobivati smisao. Ne možemo se oteti maštarijama o svojoj sudbini da smo sa 14 godina imali na raspolaganju ovakvu "pilu", jer tada nije bilo mobitela i upoznavanja preko interneta. Čak i da smo bili odlični, u to doba nije bilo dragulja poput Aprilijinih RX i SX modela, ali današnji odlični zato mogu vrijedno raditi i zaslužiti naklonost roditelja. Roditelji, s druge strane ne trebaju brinuti o tome da djeca ne izlaze dovoljno ili su stalno pred "tim vrazjim računalima", jer kada spomenuta mladež jednom osjeti što znači voziti se na motociklu, biti će ih teško uvući u kuću na objed. Nakon što smo ih testirali, možemo ih i preporučiti, jer RX i SX su mali veliki motocikli modernog izgleda i tehnologije koji neće razočarati niti zahtjevne odlične. Živite li u gradu ili u urbanom okruženju SX će biti odličan izbor, a ukoliko vam je zabavnije voziti se po susjedovom

vinogradu, nego po asfaltu, RX neće razočarati.

Riječ dvije roditeljima: ako vam dijete donese svjedodžbu punu petica i ako, jasno, imate mogućnosti, nemojte se ustručavati, jer Aprilija je ponudila dobar način za uveseljavanje mladih ljudi. U ostalom, i sami smo dokaz da su RX i SX 50 bez poteškoća uspjeli uvesti i odrasle ljude. ■



jednodjelna leća prednjeg svjetla vizualno je podjeljena dijelom crne maske

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 39,88 x 40 mm
Obujam: 49,9 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: Dell'Orto rasplinjač promjera 17,5 mm
Spojka: s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: Teleskopska vilic promjera 40 mm, hoda 195 mm sprijeda, čelična vilica sa mono amortizerom i hodom kotača 180 mm
Gume: prednja 90/90-21 / 110/80-17, stražnja 110/80-18 / 130/70-17
Kočnice: naprijed disk promjera 260/300 mm, straga disk od 180 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.000/2.045, širina 825, visina sjedala 880/830, osovinski razmak 1.412/1.406
Spremnik goriva: 7 l

+ kvaliteta, moderni agregat, dobre kočnice, uravnotežena ciklistika, upravljivost

- elastičnost agregata, bočni oslonac, minimalna serijska oprema