

Urlik crvenog lavava

PIŠE:
BORIS METIKOŠ

Prisustvovali smo svjetskoj prezentaciji najekskluzivnijeg nakeda tvrtke iz Noale, koji će na tržištu osvanuti u ograničenoj seriji od samo 300 primjeraka. Zahvaljujući visoko sofisticiranim komponentama ovjesa, agresivnom kočionom sustavu, ultralaganim kotačima, obilatoj upotrebi karbonskih vlakana i sportskom odabiru boja Tuono 1000 R Factory postaje beskompromisni trkač s ravnim upravljačem, u što smo se i sami uvjerali na zavojitim cestama i serpentinama gorja nadomak Trenta

Terme Levico: Dio novinarskog posla koji svaki moto novinar, bez obzira na godine staža koje ima iza sebe u ovom poslu, uvijek dočekuje s jednakim uzbuđenjem svakako su dinamičke prezentacije najnovijih ostvarenja iz moto industrije. One nam omogućuju da razbijemo svakodnevnu monotoniju, ali i da isprobamo neki od najnovijih modela koji su uvijek bolji, atraktivniji i napredniji od onih koji trenutačno obitavaju na tržištu. Činjenica da se zbog spomenutih prezentacija možemo svrstati među malobrojne sretnika koji imaju sreću da među prvim "smrtnicima" osobno isprobaju novi proizvod, puno prije nego što se neki model nađe u slobodnoj prodaji, vjerojatno bolje objašnjava zašto se ovim događajima svaki puta radujemo poput malog djeteta kojem su obećali novu igračku. Tako je bilo i ovog puta kada smo od domaćeg zastupnika za Apriliju, tvrtke Piaggio Hrvatska, dobili pozivnicu za svjetsku prezentaciju ekskluzivne verzije jednog od najsportskijih nakeda današnjice.

Već nam je i oznaka modela ispisana na pozivnici bila dovoljna da brzinom svijetlosti spakiramo samo najosnovnije stvari te bez nekog prevelikog razmišljanja uskočimo u auto i preletimo gotovo 700 km do mjesta održavanja prezentacije. A tamo smo imali što vidjeti:

Nova generacija Aprilije Tuono 1000, rasnog sportskog nakeda nastalog na bazi maksi sportaša RSV 1000. Mnogi će odmah pomisliti da to nije ništa novo, da spomenuti model više nikom nije nepoznata, obzirom da je riječ o modelu predstavljenom još na početku ove sezone. No, bez obzira na našu početnu sumnjičavost, ipak im je pošlo za rukom ponuditi upravo nešto novo.

Bogato okićena ljepotica

Danas, godinu dana nakon uspješnog predstavljanja serijskog Tuono "R-a" i njegovih iznimno uspješnih prodajnih rezultata u još aktualnoj sezoni Aprilija predstavlja i njegovu ekskluzivnu verziju, Tuono 1000 R Factory, ultra sportski naked koji će na tržištu biti dostupan u ograničenoj seriji od samo 300 primjeraka.

Kao što je to već ustaljeno u Aprilijinoj praksi, oznaka "Factory" (tvornica) oduvijek je asocijala na neke posebne proizvode, odnosno, na motocikle ekstremne namijene koji su uz to opremljeni i visokosofisticiranim komponentama preuzetim većinom s natjecateljskih bolida. Isto tako, ovi su motocikli namijenjeni vozačima koji zahtijevaju vrhunsku tehnologiju i apsolutno najbolje moguće performanse, no, takvi zahtjevi traže i ugradnju skupocjenih elemenata, koji ih onda često puta čine nedostupnim običnim smrtnicima.

Sve u svemu, Tuono Factory je vrhunac ponude Aprilijinog modela Tuono 1000 R, istinskog Superbike modela bez vanjskih oplata i s visokim upravljačem, koji je jednako zabavan u svakodnevnoj primjeni kao i na natjecateljskoj stazi.

U pogledu dizajna novi model ne donosi ništa novo, obzirom da se u potpunosti oslanja na već poznate linije serijske verzije, no, kako je ipak riječ o jednom specijalnom modelu, on sadrži i više nego







Visoko sofisticirani Ohlinsovi elementi ovjesa (gore) podesivi po svim parametrima. Prednja upside-down vilica promjera 43 mm sa kliznom površinom presvučenom titan-nitridom i jednostruki stražnji amortizer.

Profesionalni sustav kočenja (desno) s dvostrukim plivajućim diskovima promjera 320 mm i efektinim radijalnim čeljustima marke Brembo serie Oro

dovoljnu količinu tehničkih i estetskih poslastica da u potpunosti opravda svoju ekskluzivnost.

Prema tome, prednjim dijelom i dalje dominira vjetrobranska maskica, osmišljena u zračnom tunelu, s parom rasvjetnih tijela između kojih je pozicioniran usisnik za dinamički zahvat zraka, koji pod pritiskom gura zrak u air box veličine preko 10 l. Nepromijenjena je ostala i komandna ploča, i dalje malih dimenzija i pregledna, a mnogima je već od prije poznata s aktualnih modela RSV Mille i Tuono. Uz višefunkcionalni LCD displej, kojim se upravlja putem dvije tipke na upravljaču i koji je zadužen za informacije od trenutačne brzine, prijedehni kilometara, temperature rashladne tekućine, kronometra s memorijom za 40 uzastopnih krugova na natjecateljskoj stazi, te digitalnog sata na raspolaganju je, naravno, i neizostavni analogni pokazivač broja okretaja motora sa signalnom led diodom za promjenu stupnja prijenosa.

Isto tako, kompletna električna instalacija se i dalje oslanja na ultramodernu CAN tehnologiju koja zamjenjuje klasične kablove sa samo dva optička kabla koji završavaju na upravljačkoj ploči, a koji su zaduženi za prijenos svih informacija na cijelom motociklu. Tu je i poznata elektronska centrala razvijena u suradnji sa Siemensom, sa 16 bitnom jedinicom koja dobiva podatke od čak 15 senzora.

Nikakve izmjene nije pretrpio niti spremnik goriva zapremine 18 l, koji i dalje ostaje vjeran svojoj izduženoj formi i uskim bokovima, kao ni naglašeno zašiljen i visoko postavljeni stražnji kraj.

No, bez obzira na mnoge sličnosti sa standard-



Pogonski agregat (desno) je preuzet s modela RSV 1000 R Factory '06. Riječ je o zadnjoj generaciji Aprilinog modernog dvocilindričnog agregata, kojem su zbog novih vrijednosti snage i okretnog momenta prerađene mapa paljenja i mapa ubrizgavanja goriva.



nim modelom, Tuono 1000 R Factory krasi i mnoga ekskluzivna rješenja zaslužna za još atraktivniji, zločestiji, ali i ekstremniji dojam, koji naprosto isijava iz gotovo svake pore testiranog modela i čini vožnju još ugodnijom i sigurnijom.

Ovdje prvenstveno mislimo na Ohlinsove komponente ovjesa, koje već i svojom pojavom naglašavaju racing notu cijelog motocikla. Sprijeda se tako ugrađuje "zlatna" upside-down vilica promjera 43 mm i hoda 120 mm, čija je klizna površina presvučena titan-nitridom (TiN), kako bi se osigurala još bolja kliznost. Zahvaljujući ovoj tehnologiji prednji ovjes se odlikuje još preciznijim i kvalitetnijim odgovorom na sve zahtjeve vozača i podloga.

Kako i dolikuje jednom elementu ovakvog renomea, opisana vilica posjeduje mogućnost višestruke regulacije kojom se mogu vrlo precizno podesiti parametri kompresije, povrata i predopterećenja opruge. I straga se nalazi element iz Ohlinsovog proizvodnog programa, odnosno, monoamortizer hoda 133 mm, također podesiv po svim parametrima dok je za mirnoću prednjeg kraja zadužen amortizer upravljača koji se, obzirom da dolazi iz serijske ponude, može pohvaliti kvalitetnim radom, ali ne i tako razvikanim pedigreeom. Sve u svemu, po pitanju podešenosti i samog rada ciklistike Factory će zadovoljiti i one najprobirljivije među vama, bez obzira na stil vožnje ili uvjete u kojima ga koristite.

Skupocjena dijeta

Valja istaknuti i ultralagane OZ racing kotače od kovanog aluminija, koji također predstavljaju jedan





Krivulja snage je linearna i fluidna, iako je razvijanje snage nekako punije nego na običnom modelu, što je najvjerojatnije posljedica veće snage i nove podešenosti motora

Sportskom dojmu pridonosi i atraktivna, crveno-bijela kombinacija boja. Okvir je identičan onome sa modela Tuono 1000 R, samo što je obojan u zlatnu boju

od interesantnijih elemenata na motociklu i to ne samo zbog izgleda, nego i zbog njihovih tehničkih karakteristika. Naime, kovani kotači su puno lakši od lijevanih, oko 25 %, što u primjeni olakšava upravljanje motociklom i brzinu promjene smjera kretanja, obzirom da su zbog manje mase smanjene i rotacione sile kotača, a automatski time i sile inercije. Krakovi su u obliku slova 'Y' kako bi imali dvije uporišne točke.

Kako bi se još dodatno unaprijedile vozne osobine i okretnost motocikla, na racing naplatke dimenzija 3,5 x 17 sprijeda i 6,00 x 17 straga ugrađuju se Pirelli gume tipa Dragon Super Corsa Pro, koje su prema riječima gumarskih tehničara ove tvrtke homologirane za upotrebu na cesti, a razvijene su na temelju višegodišnjih studija sa svjetskog supersport prvenstva. Sprijeda se tako ugrađuju gume dimenzija 120/70-17, dok se straga ugrađuje nešto uža guma dimenzija 180/55-17 (serijski model R ima 190/50-17), kako bi se poboljšale manevarske sposobnosti, iako budući vlasnici mogu računati i s ugradnjom guma u dimenzijama 190/50-17 i 190/55-17.

Ukupnoj atraktivnosti, ali i uštedi na težini, pridonose i razni dijelovi vanjskih oplata od karbonskih vlakana. Za razliku od standardnog modela Tuona, verzija Factory se može pohvaliti karbonskim prednjim i stražnjim blatobranom, kompletnom donjom "špicom" od karbona, karbonskim bočnim deflektorima na okviru, koji služe za usmjeravanje zraka na visokim brzinama, kao i karbonskim oplata spremnika ulja spojke i prednje kočnice, koji osim estetske funkcije imaju i zaštitnu ulogu.

Kao točka na "i" koja zaokružuje ovu cjelinu ekstremnog sportskog usmjerenja Tuona 1000 R Factory, ali i još dodatno naglašava njegov natjecateljski duh, dolazi sportski agresivan odabir boja, odnosno, upečatljiva crveno-bijela kombinacija s bijelom podlogom, crvenim detaljima i crvenom slikom glave lava.

Kad smo već kod estetike, moramo spomenuti i okvir motocikla od aluminijske slitine, koji je, iako istovjetan onome na modelu "R", puno upečatljiviji obzirom na razliku u završnoj obradi i zlatnoj boji

koja ga vizualno ističe kao zasebni element. Nepromijenjena ostaje i stražnja vilica koja je izvedena kao "dvostruka banana", jednako kao i ispušni sustav tipa 2 u 1 u 2.

Vrlo profesionalno i dalje djeluje i sustav kočenja koji se sprijeda sastoji od dvostrukih plivajućih diskova promjera 320 mm te masivnih radijalnih kočionih klješta Brembo serije Oro, koja preko četiri 34 milimetarska klipca djeluju na četiri zasebne kočione obloge, dok se straga nalazi čelični disk promjera 220 mm i Brembo dvoklipne čeljusti. Za maksimalnu preciznost i učinkovitost kočenja u svim, pa i najekstremnijim uvjetima, brinu se opletena čelična crijeva. No, ono što nas je začudilo na motociklu koji je "do zuba" naoružan visokovrijednim pikanterijama je pumpa kočnice koja nije radijalnog, nego klasičnog, aksijalnog tipa.

Obzirom na reaktivan i izuzetno snažan prednji kočioni sustav, to ovom modelu možda i nije potrebno, no, na motociklu ovakve opreme i ovako naglašenog racing usmjerenja lijepo bi bilo vidjeti i radijalnu kočnicu na upravljaču, ako ni zbog čega drugog, onda zato jer je taj element danas za većinu sportskih motocikala postao standardni dio serijske opreme.

Moćna grmljavina

Što se pogonskog agregata tiče, Tuono 1000 R Factory koristi isti agregat kao i model RSV 1000 R Factory R '06, što znači da ga pokreće zadnja generacija dvocilindričnog V 60 "Magnesium" motora zapremine 998 ccm s većim ventilima i ispušnim topovima, s novim

sustavom ubrizgavanja i s nešto izmijenjenim trostaznim katalizatorom i Lambda sondom, zahvaljujući kojima i ovaj model u potpunosti zadovoljava Euro 3 norme. Sekundarni dio ispušnih cijevi također je produžen za 200 mm kako bi se povećao okretni moment na niskim okretajima, a izmijenjeni su i mapa paljenja i ubrizgavanja goriva, kako bi se postigla veća snaga, ali i poboljšale karakteristike motora u svim režimima rada. Rezultat ovih sitnih ali bitnih izmjena je i nova vrijednost maksimalne snage od 139 KS, dakle 6 KS više nego na standardnoj verziji, koji su dostupni pri istih 9.500 okr/min uz, također doradenu vrijednost okretnog

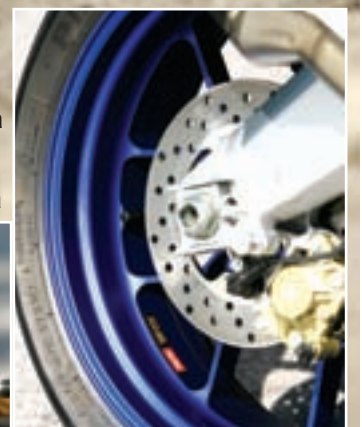
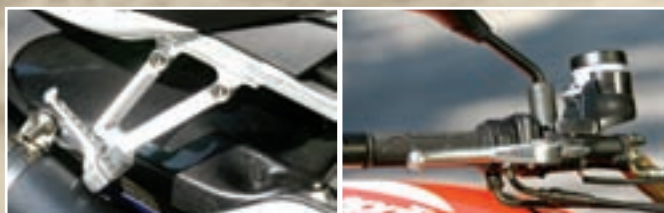




Ekskluzivnosti doprinose i mnogi dijelovi vanjskih oplata od karbonskih vlakana



Atraktivni OZ kotači od kovanog aluminija lakši su i čvršći od serijskih, a manje rotacione i inercijske sile koje ostvaruju doprinose reaktivnijim voznim osobinama



Obzirom da je nastao na bazi maxi sportaša RSV 1000 R, Factory također voli natjecateljski stil vožnje koji opterećuje prednju osovinu. U suprotnom će biti teško kontrolirati prednji kraj, koji se voli odvajati od podloge.





U odnosu na standardnu verziju Factory je još brži i reaktivniji prilikom spuštanja u zavoj, kao i prilikom promjene smjera kretanja

na bazi superbike modela, pa ga tako treba i voziti. U stvari, Factory daje najbolje od sebe kad vozač zalegne na njega i svojom težinom opteretiti prednji kraj. U tim uvjetima ova replika prati putanju kao po "tračnicama" i bez pogovora izvršava svaku naredbu svog vozača, reagirajući trenutno i na svaki njegov "mig". S druge strane, ako ćete je tretirati kao običan naked i u sjedalu ostati uspravni bez da ste opteretili prednji kraj, masivni okretni moment i velika snaga će vam prilikom svakog, pa i najnevinijeg okretanja ručice gasa destabilizirati prednji kraj jer će prednji kotač više letjeti zrakom nego biti prikovan za podlogu.

Kako je kočioni sustav povjeren elementima koji su svojom izvedbom vrlo blizu onima na natjecateljskim motociklima, o karakteristikama kočnica možemo reći samo da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće gotovo savršeno dozirati. Nama se osobno nije svidio osjećaj na poluzi kočnice koji je bio nekako tvrd i nedovoljno osjećajan, što je definitivno ispod nivoa jednog ovako ekskluzivnog proizvoda naglašeno sportske namjene. Razlog tome vjerojatno je ugradnja nešto tvrđe smjese kočionih obloga, koje vijek trajanja postavljaju ispred maksimalnih kočionih performansi.

Sve u svemu, za Aprilia RSV 1000 R Factory možemo reći da je istinski superbike među naked motociklima. Atraktivnog je i agresivnog izgleda, opremljen visoko specijaliziranom opremom, a glavna su mu kvaliteta zavidne vozne osobine. S druge strane, u pogledu ukupne snage i težine Factory možda ne može konkurirati japanskim motociklima, no ovaj je motocikl konstruiran s namjerom da svome vlasniku pruži jedinstveni osjećaj posjedovanja egzotičnog predmeta i užitak vožnje "tvornički pripremljenog" motocikla. Pravi užitak vožnje ne pružaju ravnice, već zavoji, a tu Tuono 1000 R Factory itekako ima što za pokazati. ■

momenta od 10,9 kgm pri 8.500 okr/min, što je za 0,5 kgm bolje od normalnog modela.

Nakon detaljnog opisa vanjskih i unutarnjih dorada došao je red i da "zakotrljamo" Tuono 1000 R Factory, ne bismo li i na svojoj koži osjetili kako se jedan, ovako "napakirani" stroj ponaša i u dinamičkim uvjetima.

Iako smo očekivali natjecateljsku stazu ili bar brze dionice sa otvorenim zavojima, na kojima je ovaj model već tradicionalno bez konkurencije, testni je poligon izgledao sasvim drugačije. Naime, kako bismo u potpunosti osjetili sve prednosti koje pružaju reaktivna ciklistika i manja ukupna težina od 181 kg, na raspolaganju nam je bila vijugava planinska cesta iznad mjesta Terme Levico, koja je obilovala serpentinama i vezanim zavojima različitim konfiguracijama.

Već u prvim metrima vožnje Factory nas je potpuno oduševio svojim dvocilindričnim motorom. Nema trzaja ni brutalne provale snage, što je inače čest slučaj kod četverocilindričnih modela. Gotovo u potpunosti su izostale i one iritantne vibracije koje i kod ovog modela u potpunosti prigušuje Aprilijin Anti Vibration Double Countershaft (AVDC) sustav dvostrukih kontrapalansnih osovine. Ruku na srce, manja količina vibracija se ipak osjeća, ali to je toliko prigušeno, da se ne može uzeti kao mana, a potpunim izostankom vibracija bi se ionako izgubio karakteristični šarm dvocilindraša. Maksimalno je prigušena i buka iz samog agregata, a određene zamjerke upućujemo samo spojci, koja je i dalje ostala tvrda, no, ne toliko koliko je to slučaj kod nekih drugih talijanskih proizvoda.

Krivulja snage je linearna i fluidna, iako je razvijanja snage nekako punije nego na običnom modelu, što je najvjerojatnije posljedica ranije spomenutih dorada. U stvari, Factory toliko ravnomjerno ubrzava da vas pri agresivnijoj vožnji ponekad može iznenadi uključivanje limitatora broja okretaja. No, ta linernost samo znači da motocikl

ničime neće uplašiti vozača, pa se on može usredotočiti na samu vožnju i užitak odabira putanja kroz zavoje. I okretnog momenta uvijek ima dovoljno, pa nije potreban pretjeran rad mjenjačem da bi se iz agregata izvukao maksimum. Donekle je to zasluga i prijenosnih odnosa, koji su relativno kratki i postavljeni blizu.

Goli Superbike

Motocikl u zavoje ulazi puno brže i reaktivnije nego njegova klasična izvedenica, koja je uskraćena za svu silu ovdje opisane sportske opreme. I izmjene smjera su munjevit, a motocikl pritom uvijek ostaje miran i čvrsto prati željenu putanju. Tolika okretnost možda čudi ako se uzmu u obzir dosadašnje karakteristike ovog modela, kojem su ipak više "ležali" dugi zavoji i otvorene dionice, dok je pri uzastopnim promjenama pravca bio nešto tromiji. Tu dolazi do izražaja kvalitetan ovjes, koji svoj zadatak obavlja zaista besprijekorno i na najvišem nivou. U stvari, Ohlinsovi elementi rade odlično i vozaču u svakom trenutku omogućuju brze i sigurne promjene smjera, prilikom čega je motocikl uvijek čvrst i stabilan, a nije ni pretjerano tvrd, kao što bi se dalo naslutiti iz njegove naglašeno sportske orijentacije. Doduše, ta agilnost se može pripisati i izuzetno laganim kovanim kotačima kojima je Factory opremljen, kao i stražnjoj gumi manjih dimenzija koja je zasluzna za puno eksplozivnije i žustrije promjene smjera.

Pri agresivnoj vožnji od velike pomoći je i PPC sustav spojke koja ne dozvoljava blokiranje i umiruje poskakivanje stražnjeg kotača koje bi se inače javljalo prilikom promjene stupnjeva prijenosa na niže.

Isto tako, želite li do maksimuma iskoristiti sve potencijale ovog motocikla, morate biti spremni i na neke kompromise, koji se u ovom slučaju odnose na specifičan stil i tehniku vožnje. Naime, ovdje je riječ o ekstremno sportskom nakedu nastalom

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, V 60, četverotaktni
Promjer x hod: 97 x 67,5 mm
Obujam: 997,62 ccm
Odnos kompresije: 11,8:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlašenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: Elektronsko ubrzavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 57 mm
Spojka: s videstrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: Ohlins upside-down vilica promjera 43 mm i hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 133 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i Brembo radijalna kočiona čeljust sa 4 klipčića i 4 kočione pločice, straga disk od 220 mm i kočiona klješta sa 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.025, širina 830, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.410, težina 181 kg
Deklarirano: snaga - 139 ks (102 kW) - 9.500 okr/min, max. okr. moment - 10,9 kgm (107 Nm) pri 8.500
Spremnik goriva: 18 l
Max. brzina: cca. 250 km/h

+ Ekskluzivnost, ovjes, kočnice, stabilnost, okretni moment

- cijena, zakretni kut upravljača