

# Tvornička roba

Na legendarnoj areni brzine Monzi testirali smo najjači Aprilijin motocikl, jedinog dvocilindraša koji se donekle može nositi s Ducatijevim modelom 1098. Ali RSV 1000 R Factory u odnosu na Ducatija ima jednu značajnu prednost: znatno povoljniju cijenu



PIŠU: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**  
I **BORIS PUŠČENIK**  
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

**M**onza je staza posebnoga karaktera s izuzetno dugom poviješću koja seže čak do daleke 1922. godine, kada je izgrađena u osnovnoj verziji. Od tada do danas pretrpjela je brojne izmjene, no jedna se stvar nikada nije mijenjala, a to je strast talijanskih navijača prema svemu što pogoni benzin. Gledati ovdje utrke Formule 1 ili Svjetskog prvenstva u Superbikeu poseban je događaj, osobito ako je na kraju utrke pobjednik domaćin, netko tko je drag gledateljima. Tada rijeka od nekoliko desetaka tisuća ljudi kao čarolijom "plovi" preko ograde i ispunjava cijelu ciljnu ravninu, te s oduševljenjem pozdravlja pobjednike, kao da su neka božanstva upravo sišla s neba. No, kako smo mi

bili pozvani samo na testiranje Aprilije RSV 1000 R Factory, svega toga nije bilo. Tribine su bile prazne, a u boksovima nije bilo tvorničkih momčadi, zvijezda svjetskog Superbikea, VIP gostiju ili neizostavnih oskudno odjevenih hostesa. Samo novinari i mehaničari koji opslužuju njihove motocikle. Ipak, već i pogled iz boksova od zavoja Parabolica, preko duge ciljne ravnine, pa sve do ultra spore prve šikane bio je dovoljan da u nama probudi sjećanja na bezbrojne nezaboravne utrke i ispuni nas divljenjem i strahopoštovanjem. Sjajna uvertira za test božanstva tvornice iz Noala. Nekako se činilo primjerenim da upravo na toj stazi testiramo RSV 1000 Factory, najprestizniji Aprilijin motocikl u klasi Superbike.

## Iz tvornice na stazu

Riječ 'Factory' je kod Aprilije već postala ustaljenom oznakom za motocikle opremljene ekskluzivnom opremom, čija je prvobitna namjena upotreba na natjecateljskoj stazi. I u ovom našem slučaju Factory je vrhunac ponude Aprilijinog modela RSV 1000 R, profinjenog dvocilindričnog sportaša, kojemu su izravni konkurenti Ducatijev 1098 i već vremesna Honda VTR SP-2. Model Factory, istini za volju, nije posve punokrwni tvornički motocikl opremljen ekskluzivnim dijelovima, no njihov popis dovoljan je da oči zaiskre svakome tko se barem jednom u životu našao na stazi.

Izgledom se ovaj motocikl gotovo nimalo ne razlikuje od 'običnog' RSV-a 1000. Oštre linije



Kočioni sustav marke Brembo u kombinaciji s metalnim kočionim crijevima omogućava vrlo kasna kočenja, a anti hopping spojka brine se da stražnji kotač ostane miran

Vrlo skladna ciklistika omogućava izvrsnu kontrolu u svim dijelovima zavoja

Vozačevo 'radno mjesto'



Ohlinsova vilica u kombinaciji s Brembovim kočionim sustavom i kotačima od kovanog aluminija. Ekskluziva na sve strane



Zlatno obojana rama i obilje karbona, zaštitni znak Aprilije RSV 1000 R Factory

Ni u sporim šikanama Apriliji nismo našli zamjerku. 185 kg suhe težine se u vožnji ne osjeća, a lagani kotači od lijevanog aluminija omogućavaju munjevit izmjene smjera



oplata možda ga čine malo glomaznim, no istodobno daju do znanja da se ovdje radi o pravom 'muškom' motociklu. Između dva fara nepravilnog oblika okomito je smješten usisnik zraka koji agregatu olakšava disanje na visokim okretajima. Vjetrobran je smanjen u odnosu na prethodni model, no sada mu je, prema riječima ljudi iz Aprilije, poboljšana aerodinamika. To se u praksi pokazalo točnim, jer nismo primijetili nedostatak zaštite od vjetra, toliko svojstvene današnjim japanskim supersportskim motociklima. Pored vjetrobrana smješteni su retrovizori u koje su elegantno ukomponirani pokazivači smjera. Na nekim motociklima takvo rješenje nije ugodno oku, no usudujemo se primijetiti da na Apriliji to djeluje prilično skladno. Iza vjetrobranske maske je instrument ploča na kojoj se nalaze veliki obrtomjer i pregledni displej sa svim vozaču potrebnim informacijama, ali vozaču najviše plijene pogled Ohlinsove vilice zlatne boje u kombinaciji sa crno sivom bojom oplata. Zlatne boje su i kotači od kovanog aluminija, kao i okvir, što je jedan od rijetkih detalja po kojemu će i oni manje upućeni moći razlikovati model Factory od običnog RSV-a. Velik i uzak spremnik za gorivo prisiljava vozača na malo izduženi položaj pri sjedenju, a tu je i širok i nisko postavljen upravljač, koji u kombinaciji s relativno visoko postavljenim osloncima za noge čini položaj sjedenja vrlo sportski orijentiranim, slično kao na natjecateljskim motociklima starije generacije. Sve u svemu, ovo je položaj kao stvoren za stazu, što nam se na talijanskoj Monzi prilično svidjelo.

Visoko podignuti rep motocikla završava uskim uzdužno postavljenim stop svjetlom i pokazivačima smjera. Jednostavno, lijepo i lako prepoznatljivo. Čak i dva serijska ispušna lonca smještena s obje strane motocikla djeluju više kao zamjenski ispušni sustav nekog renomiranog proizvođača, nego kao originalna tvornička izvedba. Zgodno je spomenuti

i mnoštvo dijelova oplata od karbonskih vlakana, što je, osim što ima estetski učinak, doprinijelo i uštedi na težini. Tako Factory, za razliku običnog RSV-a, ima karbonski prednji i stražnji blatobran, zračne otvore, spojere kokpita, te brojne druge detalje.

### Srce gromovnika

Ove godine, za razliku od prošlih modela, RSV 1000 R Factory koristi isti agregat kao i model R. To je već otprije dobro poznati dvocilindrični

Rotaxov V60 motor zapremine 998 kubičnih centimetara, na kojemu su najveću promjenu u odnosu na prethodni model pretrpjeli ispušni ventili, koji su sada promjera 33 mm, za razliku od prijašnjih 31 i kolektorske cijevi većeg promjera koje poboljšavaju disanje motora. Maksimalna snaga na radilici iznosi 143 KS pri okruglih 10.000 okretaja, što je povećanje od 4 KS u odnosu na model iz 2004. godine, dok je maksimalni okretni moment 103 Nm na 8.000 okretaja.

Visoko uzdignuti i zašiljeni rep čine ovu Apriliju prepoznatljivom i teško ćete ga zamijeniti s nekim drugim motociklom





Prednjom maskom dominira usisnik za zrak iznad kojega se diskretno smjestila mala talijanska trobojnica

Novi prigušivači ispuha imaju katalizatore smještene blizu kolektora i u potpunosti zadovoljavaju Euro 3 standarde. To znači da su Aprilijini inženjeri uspjeli smanjiti emisije ispušnih plinova, a pritom istodobno i povećati snagu. Sekundarni dio ispuha je produžen za 200 mm, kako bi se povećao okretni moment na niskim okretajima, a novom mapom paljenja i ubrizgavanja goriva postigla se veća snaga u srednjim okretajima, najiskoristivijem području rada motora.

Aprilia koristi i svoj patentirani AVDC sustav (Anti-vibracijsku dvostruku kontra-osovinu), koja pomaže pri otklanjanju vibracija, iako one nisu u potpunosti otklonjene, osobito na nižim okretajima. Spojka je hidraulička s radijalnom pumpom, a to je čini izuzetno mekom, što znači da vam neće otpasti ruka dok se polako probijate kroz gradsku

gužvu. Kako je ovom motociklu prvobitna namjena upotreba na natjecateljskoj stazi, opremljen je i PPC pneumatskim 'anti-hopping' sustavom koji umiruje poskakivanje stražnjega kotača pri snažnom kočenju. Okvir je isti kao i na običnom RSV-u, ako izuzmemo završnu obradu u zlatnoj boji. Izrađen je od kombinacije lijevanog aluminij-silikona i prešanog Peralumana 450, a teži samo 9.650 grama. Stražnja vilica je također izrađena od Peralumana i aluminij-silikona, a Aprilijini inženjeri i za nju ponosno ističu težinu od samo 4.860 grama.

Kut upravljača je u odnosu na prošli model povećan s 24° 45' na 25°, čime je neznatno pove-



čan predtrag. Time se dobila veća stabilnost, a da to pritom nije pretjerano utjecalo na okretnost.

### Noge rasnog sprintera

Model RSV 1000 R Factory možda ima isti agregat, kočnice, prednju i stražnju vilicu kao i model R, no ima i neke detalje koji ga razlikuju od običnog 'R-a' i čine vožnju puno sigurnijom i uzbudljivijom. Tako ćete na Factoryju naći stražnji Ohlinsov monoamortizer podesiv po svim parametrima, uključujući i podešavanje visine samoga amortizera. Hod amortizera je 133 mm. Prednja upside-down vilica promjera 43 mm također dolazi iz Ohlinsa, a

presvučena je titan-nitridom ili TiN-om radi bolje kliznosti. Kao i sve vrhunske natjecateljske vilice, dopušta precizno podešavanje kompresije, povrata i predopterećenja vilice. Hod vilice je 120 mm. Sve to znači da se može postići savršeno podešavanje ovjesa za sve stilove vožnje i karakteristike ceste ili natjecateljske staze. Ukoliko bi se i uz tako kvalitetan ovjes dogodilo da se prilikom agresivne vožnje motocikl uznemiri, za dodatnu sigurnost vozača brine se Ohlinsov natjecateljski amortizer upravljača s dvije komore, koji dolazi u standardnoj opremi.

Vrhunski supersportaši zahtijevaju i kvalitetne kočnice, pa je tako RSV 1000 R Factory opre-

mljen kočnicama koje je razvila Aprilia u suradnji s Brembom. Sprijeda je povećani dvostruki plivajući disk promjera 320 mm s radijalnim kliještima, te četiri 34 milimetarska klipčića s četiri kočione pločice. Straga je čelični disk promjera 220 mm s dva 32 milimetarska klipčića, a za maksimalnu preciznost i učinkovitost kočenja u najekstremnijim uvjetima brinu se metalna kočiona crijeva na prednjem i stražnjem kočionom sustavu.

Vrijedi posebno spomenuti i ekskluzivne kovane aluminijske kotače na modelu Factory. Oni su jedna od najupadljivijih komponenti na motociklu, ne samo zbog izgleda, već i zbog svojih tehničkih specifikacija. Kovani kotači su puno lakši i donose 25 % uštede na težini u odnosu na lijevane aluminijske kotače. To automatski doprinosi smanjenju inercije i rotacionih sila, što olakšava upravljanje motociklom i omogućava munjevite promjene smjera. Prednji kotač ima šest krakova, dok ih stražnji ima pet. Osim što njihova izvedba u obliku slova 'Y' ima prvobitnu namjenu stvaranja dvije uporišne točke, ona isto tako uvelike doprinosi atraktivnom izgledu motocikla. Uz to ovakav dizajn kotača daje izvršnu lateralnu i torzionu čvrstoću, što pomaže u održavanju optimalne povezanosti kotača i ovjesa.

### Prigušena grmljavina

Već u prvim metrima vožnje po legendarnoj Monzi primjećuje se da se motocikl u zavojima 'baca' lagano, da je modernog kova, kao da ima puno manje od 185 kg suhe težine, koliko navodi proizvođač. I izmjene smjera su munjevite, dosta brže nego na jeftinijem RSV-u 1000, koji je opremljen Sachsovim stražnjim amortizerom. Motocikl je na stazi ostajao miran i čvrsto pratio željenu putanju, bilo da se radilo o vrlo sporoj šikani na kraju duge ciljane ravnine ili najbržoj šikani Ascari. Tolika okretnost možda čudi ako se uzmu u obzir kote ciklistike: međuosovinski razmak od 1.418 mm, kut upravljača od 25 stupnjeva i predtrag 102 mm. Te brojke dale bi naslutiti da je motocikl čvrst i stabilan u dugim zavojima, no isto tako i relativno trom pri promjenama smjera, naročito ako uzmemo u obzir težinu motocikla. No tu dolazi do izražaja kvalitetan ovjes koji svoj zadatak obavlja besprijekorno. Ohlinsove komponente vozaču omogućavaju brze i sigurne promjene smjera, a motocikl je pritom čvrst i stabilan, nije pretjerano tvrd i ne izbija bubrege na svakoj rupi na cesti. Doduše, ta agilnost bi se u prvom redu trebala pripisati izuzetno laganim kovanim kotačima kojima je Factory opremljen.



Pogled iz ptičje perspektive. Staza u Monzi omogućila nam je snimanje iz pozicija na koje nismo navikli na našem Grobniku

Ispušni topovi previše prigušuju zvuk i tako umanjuju osjećaj u vožnji



Po pitanju snage Aprilija zaostaje za japanskom konkurencijom, a da bi se agregat maksimalno iskoristio, potreban je čest rad mjenjačem



Tribine možda zjape prazne, no Monza je unatoč tome ostavila dubok dojam na nas



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični V60, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 97 x 67.5 mm
<b>Obujam:</b> 997.62 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,8:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 57 mm
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> dvostruke aluminijske grede
<b>Ovjes:</b> naprijed Ohlins upside-down vilica promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom Ohlins, hod 133 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17 (alternativa 180/55 ili 190/50)
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i Brembo radijalna kočione čeljusti sa 4 klipčica i 4 kočione pločice, straga disk od 220 mm i kočiona klijesta s 2 klipčica
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.035, širina 730, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.418, težina 185 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 143 KS (105.24 kW) - 10.000 okr/min, max. okr. moment - 10,3 kgm (101 Nm) pri 8.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 18 l

**+** atraktivan izgled, ekskluzivnost, kočnice, ciklistika, agilnost, oprema

**-** snaga u odnosu na japansku konkurenciju

Dvocilindrični V2 agregat možda je najslabija točka ovog motocikla, ali samo ako ga uspoređujemo s japanskom konkurencijom, koja je u tom segmentu otišla predaleko. To je možda dodatno naglasila i sama staza na kojoj smo ga vozili, jer su dugački pravci u Monzi kao stvoreni za snažne motocikle koji tu mogu disati punim plućima. Ipak, kad jednom prijeđe 'rupu' na nekih 5.000 okretaja, snagu razvija linearno i bez ikakvih trzaja i naglih provala kakve su uobičajene kod japanskih konkurenata. Zapravo to čini toliko blago da vas pri agresivnoj vožnji često iznenadi uključivanje limitatora broja okretaja ukoliko niste usredotočeni na pravovremeno mijenjanje brzina. Tome donekle doprinose prigušeni serijski ispušni topovi, koji motocikl čine prilično tihim, pa tako izostaje očekivana grmljavina toliko svojstvena dvocilindričnim motociklima. Zamjenski Akrapovičev ispušni sustav koji Aprilia nudi u dodatnoj opremi svakako je nešto o čemu bi se dalo razmisliti, naravno, ukoliko vam financijsko stanje to dopušta. Ono što nas je malo iznenadilo i što zapravo nije svojstveno dvocilindrašima jest da je za brzu vožnju ove Aprilije potrebno često mijenjati brzine, kako bi se iz agregata izvukao maksimum. Kad smo već kod mijenjanja brzina, spomenimo i to da je spojka mekana i precizna, ali mjenjač je ipak malo pregrub. Donekle se osjeća određena količina vibracija, no ovo je ipak dvocilindraš i ta se njegova karakteristika ne može u potpunosti otkloniti.

Ono u čemu RSV Factory briljira je kočenje, gdje se ponaša uzorno. Radijalne Brembo kočnice svoj zadatak obavljaju na najvišoj razini. Izuzetno su snažne i savršeno se doziraju, a anti-hopping spojka pritom se brine da ne dolazi do poskakivanja stražnjeg kotača i nepotrebnog uznemiravanja motocikla ni pri najekstremnijem kočenju. Time je stražnji kotač riješen i savršeno drži pravac, no kad smo se malo prisjetili ritma staze i počeli nizati brže krugove, pri jakim kočenjima je dolazilo do

neugodne trešnje prednjeg kotača. To smo pripisali cestovnim gumama Pirelli Diablo u koje je naš motocikl bio obuven i koje nisu bile baš idealne za onu torturu koju smo namijenili Apriliji. Kočnice i ovjes svakako nadilaze mogućnosti ovih guma.

Sve u svemu, Aprilia RSV 1000 R Factory je kompletan motocikl, atraktivnog i agresivnog izgleda i sjajne završne obrade, u kojoj se pozornost pridavala i najmanjim detaljima. Ni pouzdanost agregata tijekom godina nikad nije bila upitna. Sama snaga i težina ipak nisu na razini japanske konkurencije i vjerojatno nećete osvojiti previše utrka ubrzanja. No, ovaj motocikl vlasniku pruža dovoljno

uzbuđenja i bez sirovih podataka na papiru, koji dobivaju bitke samo na dugačkim pravcima ili kad želite impresionirati prijatelje u kafiću. Pravi užitek vožnje nisu ravnice, već zavoji, a tu RSV 1000 R Factory itekako ima što pružiti.

Ali kako svako zadovoljstvo košta, tako ćete za ovu super Apriliju morati posegnuti malo dublje u džep. S cijenom od 122.912 kuna skuplja je od osnovnog modela ravno 16 i pol tisuća kuna, no ako uzmemo u obzir da za to dobijemo stražnji Ohlinsov amortizer, kotače od kovanog aluminijskog i još nekoliko korisnih detalja, a naginjemo natjecateljskoj stazi, cijena itekako ima smisla. ■

## Obilje dodatne opreme

- Ako vam se standardna izvedba u kojoj dolazi Aprilia RSV 1000 R Factory ne čini dostatnom i želite vaš primjerak učiniti još ekskluzivnijim, u ponudi je još mnogo zamjenskih dijelova koji će vam uz atraktivniji izgled donijeti i poboljšanje performansi.



Aprilia u dodatnoj opremi kao opciju nudi i Akrapovičev 'slip-on' auspuhe ili potpuni Akrapovičev ispušni sustav. Za isključivu upotrebu na natjecateljskoj stazi kao opcija je u ponudi i puni Akrapovič EVO6 ispušni sustav, koji nije homologiran za vožnju po cesti. Zanimljivo je da Aprilia RSV 1000 R Factory dolazi s dvije mape ubrizgavanja goriva. Jedna je za originalni ispušni sustav, a ako se odlučite za zamjenski, serviser vam lako može uključiti mapu predviđenu za njega. Od dodatne opreme u ponudi su još i obrnuti mjenjač od ergala, podesivi aluminijski oslonci za noge, elektronski protuprovalni sustav, udobnije suvozačevno sjedalo ili samo poklopac za njega, ukoliko vam vožnja u dvoje ne predstavlja osobiti užitek.