

# Aprilia

## RSV4

### Factory

Već dugo Japancima nitko nije odnio pobjedu u najjačoj klasi. Hoće li to uspjeli najnovijoj Apriliji RSV4 Factory probali smo saznati na svjetskoj prezentaciji na talijanskoj stazi Misano Adriatico. Ova prava tehnička poslastica ljubiteljima elektronskih pomagala ima sve što današnja tehnologija može ponuditi, a nudi i brojne mogućnosti podešavanja koja jasno govore da je izrađen za pobjede. Ova Aprilia ima dimenzije motocikla od 600 ccm i vrlo je agilna u svakoj situaciji. Puca od snage na srednjim okretajima, a ispućavanja iz zavoja su joj strelovita, pa bi lako mogla pomesti svaku rižu koja joj se nađe na asfaltu



Zaljubili smo se na prvi pogled, a dodir s njom je samo to potvrdio

PIŠU: ŽELJKO PUŠČENIK I TOMISLAV BEŠENIĆ

**M**ISANO ADRIATICO: Do prije tek nešto više od deset godina Aprilia je bila sasvim na marginama interesa najvatrenijih motociklista. Iako su osvajanjima svjetskih titula u klasama GP 125 i 250 stvorili respektabilnu reputaciju, kada su serijski motocikli bili u pitanju, svoju su sportsku slavu gradili na u tom trenutku već prevaziđenoj koncepciji dvotaktnih motocikala manje zapremine. RS 250 je bio uzbudljiv i "racing" sirovi motocikl, no za konačnu potvrdu vlastitih vrijednosti i ulazak u igru s velikim igračima trebalo im je nešto puno, puno konkretnije.

I tako je 1998. godine na valu dvocilindrične renesanse - kojeg je podigao Ducati 916 i kojeg su zajahali čak i neki japanski proizvođači poput Honde i Suzukija - na površinu isplivao i RSV Mille. Pokretan Rotaxovim V2 agregatom, prvi je Aprilijin superbike trenutno osvojio kupce svojim originalnim dizajnom i iznenađujuće dobrim voznim osobinama, te je zajedno s verzijom R, dokazano uspješnom na natjecateljskim stazama, stvorio kvalitetnu komercijalnu platformu za širenje ponude i na manje ekstremne modele.

RSV druge generacije trebao je nastaviti stopama svog prethodnika i tu je sa strane ciklistike sve bilo u najboljem redu, posebno kod prestižnije verzije Factory. Međutim, zbog svog premalog evulucijskog skoka, kao i u međuvremenu promijenjenih pravila igre, koja su u natjecateljskom, a onda i tržišnom smislu išla niz dlaku japanskih četverocilindraša, kraljevski model iz Noale, ma koliko dobar bio, više nije mogao jednako suvereno parirati najboljima. Tržište superbike motocikala je

neumoljivo i ne priznaje ništa osim vrhunskih performansi i u Apriliji su se dali u potragu za nekim novim čudotvornim rješenjem koje bi dotad raspoloživu konjicu RSV-a povećalo barem za četvrtinu.

Da su u trenutku kada su krenuli u razvoj znali kako će Ducati ishoditi novu promjenu SBK pravila kroz povećanje dopuštene zapremine dvocilindričnih motocikala, možda bi stvari krenule u drugom smjeru, no onda bismo ostali uskraćeni za ekskluzivnost koju novom RSV-u donosi V4 agregat. Činjenica da nijedan od izravnih konkurenata ne koristi pogonski agregat takve koncepcije daje novoj Apriliji posebnu dozu privlačnosti, posebno kod boljih poznavatelja slavne prošlosti V4 konfiguracije. Uostalom, u MotoGP prvenstvu takvo rješenje trenutno koriste čak 3 od 5 proizvođača (zapravo, 4,5 proizvođača sada, kada je Kawasaki u prvenstvu prisutan samo tijelom, ali ne i dušom).



# Mlinac za rižu



Nakon zadnjeg dana testiranja Aprilijini mehaničari su proslavili uspješnu prezentaciju paljenjem guma na preostalim čitavim motociklima i popili zasluženu čašu šampanjca. U samo dva dana koliko smo mi proveli na pisti Misano Adriatico, novinari su razbili čak 10 motora, što je zasigurno neslavan rekord

CIJENA  
148.000 K.N

Najviše snage nova Aprilija pruža na srednjim okretajima, što joj omogućava strelovita ispućavanja iz zavoja



Na "image" se mislilo u svakom trenutku



Ohlinsov amortizer upravljača



Samo najbolje za odabranu klijentelu: Brembo posljednje generacije, Ohlins u seriji i karbonski dijelovi

▲ Na tipki startera mijenjamo tri dostupne mape paljenja: T, S i R. T (track-pista) potpuno je otvorena verzija, S (sport) verzija je za cestu sa smanjenim okretnim momentom u prve tri brzine, a R (road-cesta) verzija mape paljenja ograničena je na 140 KS maksimalne snage u svim stupnjevima prijenosa



Gas se može vrlo rano i žustro otvarati na izlascima iz zavoja jer RSV4 ne širi putanju



Talijanska škola dizajna na testu. Rijetko se kome ne sviđa



Stražnje svjetlo napravljeno je u LED tehnologiji



Oslonci nogu svježeg su dizajna



Zbog složenosti i visoke cijene upotreba V4 agregata među serijskim sportskim motociklima nikad nije uzela maha, no svejedno je iznjedrila i nekoliko posebnih modela koji su ispod svoje kože bili pravi trkački motocikli legalizirani za upotrebu na cesti samo zato da bi formalno mogli nastupati na natjecanjima serijskih motocikala. I Aprilia RSV4 se u tom kontekstu može smatrati trkačom specijalkom, čemu u prilog - osim nešto veće cijene - ide i to što je je prvo predstavljena trkača varijanta, a tek onda, s povećim vremenskim zaostatom, i serijski cestovni motocikl.

Još je jedan podatak nama zanimljiv: RSV4 je pekao zanat na Grobniku te je dobar dio testova napravio upravo ovdje Fabrizioo Pellizzon. Stoga će mu vrlo vjerojatno i odgovarati grobnička konfiguracija staze s brzim i dugim zavojima.

#### TEHNIKA: Pravi biser

RSV4 ima sva elektronska pomagala koja je motociklistički svijet vidio, osim "traction control"-a. A za koju godinu imat će i taj vrlo koristan detalj, priznali su nam na tiskovnoj konferenciji. Vođa projekta modela RSV4, Luigi Dall'Igna, kaže da su radili na

njemu, ali vjeruju da im to još nije potrebno. No čak i bez njega tehnički opis ovog motocikla zvuči predobro za jedan serijski motocikl. Tu prije svega mislimo na nevjerojatne mogućnosti podešavanja motocikla, od za neke druge talijanske motocikle uobičajenog igranja s kutom prednje vilice i visine stražnjeg kraja, do sasvim neuobičajenih mogućnosti promjene visine agregata i hvatišta stražnje vilice. Za potpuni dojam, tu su i neograničene mogućnosti podešavanja izokrenute prednje vilice, stražnjeg amortizera i amortizera upravljača, s time da su svi ti elementi proizašli iz Ohlinsovih pogona, kako to i priliči jednom sportskom motociklu koji se gotovo svakim svojim dijelom nastoji izdvojiti iz konfekcije. Pritom prednja vilica, čiji je površinski sloj tretiran titanij nitridom, a u promjeru broji 43 mm, daje kotaču hod od 120 mm, dok sloboda kretanja stražnjeg kotača iznosi 130 mm, pri čemu je stražnjem "Piggy Back" amortizeru moguće podešavati predopterećenje, kompresiju, povrat, te samu dužinu, čime se automatski otvara mogućnost igranja s visinom stražnjeg kraja.

Uz zlatne švedske majstore svoj su doprinos u nastajanju ovog motocikla dale i neke talijanske specijalizirane radionice, poput Bremba, koji se pozabavio kočionom grupom. Naprijed se tako nalaze njihova radijalna klijesta iz jednog komada, koja putem četiri klipčića, a na direktnu radijalnog kočionog cilindra, pritišću dvostruke diskove promjera standardnog za tu klasu - 320 mm. Posebnim intervencijama na diskovima, poput asimetričnog bušenja rupica i jednostavnijeg prihvata na naplatak navodno se uštedjelo 500 g na rotacionim masama, a kako silina ugriza ne bi gubila na snazi ni nakon dužeg maltretiranja, RSV4 Factory je opremljen opletenim kočij-



Dimenzijama je RSV4 vrlo mali motocikl. Sastavljen je od mnoštva aluminija, titana i magnezija te specijalnih komponenti

Čak i u zavojima koji se zatvaraju RSV ostavlja dovoljno mjesta za korekciju putanje, što govori o tome koliko je motocikl vozan i lagan za upravljanje



onim crijevima. U pomoć uvijek može priskočiti i stražnji disk promjera 220 mm opremljen Brembo plivajućim kliještimasima s dva klipčića. Osim spomenu-te uštede na težini diskova, težinu štede i naplatci, koji su sada lakši za čak 1 kilogram od onih na starom modelu RSV Factory.

Već bi ovo dosad nabrojano trebalo dostajati za stvaranje općeg dojma o vrhunskim voznim osobinama na natjecateljskoj stazi, tako da brojka od

vrlo konkurentnih 180 KS pri 12.500 okr/min dolazi samo kao šlag na tortu. Da bi svoj V4 agregat učinili toliko moćnim, u Apriliji su iskoristili gotovo sve dosad poznate trikove, pa je tako, između ostalog, srce ovog motocikla opremljeno ride-by-wire sustavom s tri mape i elektronski kontroliranim varijabilnim usisnim vodovima. Impresivni potencijali agregata se do stražnjeg kotača prenose putem šestbrzinskog mjenjača kazetnog tipa,

što znači da se on lako i kao zasebna cjelina može odvojiti od samog pogonskog agregata, a to je još samo jedan dokaz da ovdje zapravo imamo posla s istinskim natjecateljskim motociklom odjevnim u civilnu odjeću.

RSV4 Factory je sasvim očekivano opremljen i kliznom spojkom koja bi trebala spriječiti blokiranje stražnjeg kotača prilikom kočenja motorom, a iako ride-by-wire tehnologija i napredni sustav upravljanja agregatom otvaraju i mogućnost buduće ugradnje sustava kontrole proklizavanja, ta tehnička poslastica još uvijek nije standardna oprema na serijskom, već samo na tvornički pripremljenom natjecateljskom modelu. Zato su tu već u seriji atraktivni aluminijski naplatci, koji nisu lijevane, već kovane izvedbe, kako bi se uštedio još koji dekagram na rotacionim masama.

Sve to u jednu cjelinu suhe težine od 179 kg povezuje potpuno novi dvogredni okvir izrađen od kombinacije lijevanog i prešanog aluminija, koji u konačnici teži samo 10 kg. Iako je teži svega 4% od onog na modelu RSV, po riječima tehničara otporniji je za 39% na torzione sile. Iznimno lagana je i stražnja vilica, koja broji 5,1 kg, s time da je izrađena po sličnim principima koji vrijede i za sam okvir. Unutarnji dio vilice izveden je od lijevanog aluminija, koji je je spojen u čvrstu cjelinu zavaranjem s vanjskim dijelom vilice izrađenim od svitnutih aluminijskih ploča. Na 'presici' su tehničari naglasili da su testovi okvira bili provedeni s potpuno novim materijalima, legurama magnezija, ali da su na kraju odustali od njega. No, u budućnosti možemo očekivati i jedan okvir od magnezija - čim tehnologija kaže da je vrijeme za to.

**POGONSKI AGREGAT**

# V4 pun elektronike

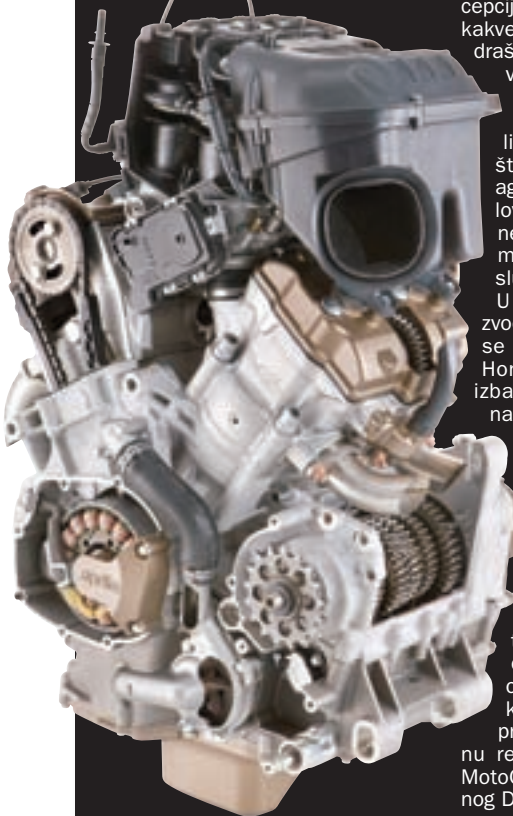
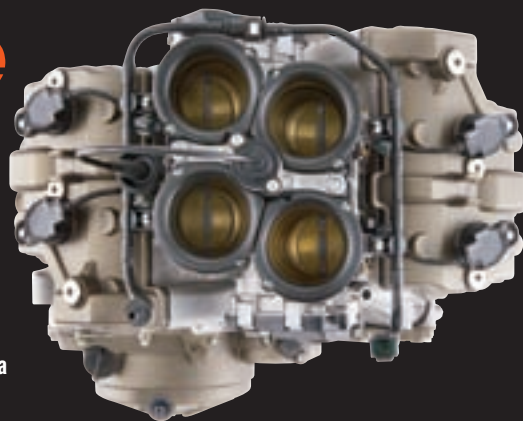
Ovdje vidimo vrlo kompaktni mjenjač sa stražnje strane te navojnice paljenja s lijeve strane. Agregat je vrlo jednostavan i kompaktan

Iako se nebrojeno puta dokazala na natjecateljskim stazama, V4 koncepcija agregata je iznenađujuće rijetko nalazila put do serijskih motocikala. Jedna od glavnih prednosti takve koncepcije jest da kombinira performanse kakve mogu pružiti redni četverocilindri s kompaktnom širinom ne bitno većom od one kakvu susrećemo kod V2 agregata. Širina V4 agregata iznosi 225 mm, dok ona kod linijskih agregata iznosi 400 mm, što je velika razlika. Nažalost, V4 agregati imaju puno pokretnih dijelova, a to ih čini bitno složenijima, nešto težima i u konačnici skupljima za proizvodnju nego što je to slučaj kod rednih četverocilindriša. U novijoj povijesti razni su proizvođači koristili V4 agregat, no tom se problematikom ponajviše bavila Honda, koja je jedina sporadično izbacivala i kakav sportski model nastao na toj filozofiji. Pritom se tu, osim možda prvih generacija VF-a i VFR-a 750, uglavnom radilo o specijalnim modelima visoke cijene, poput preteškog VF-a 1000 R, neponovljivog RC 30, titulom svjetskog prvaka okrunjenog RC 45 ili pak NR-a 750, koji je sa svojim ovalnim cilindrima jedan od neekstravaganantnijih modela modernog doba. Kako ne bi sve ostalo na Hondi, prije koju godinu je i Ducati predstavio skupocjenu repliku svojeg V4 MotoGP bolida nazvanog Desmosedici RR.

Iz ove se perspektive vidi koliko je u stvari V4 koncepcija agregata uža od one redne. Na slici vidimo usisne vodove zbijene u cjelinu, a gornji dio podizice elektromotor smješten u sredini, da bi se postigla promjenjiva duljina. Mapa paljenja i ubrizgavanja različita je za svaki red cilindara

Aprilia je korištenjem četverocilindričnog agregata željela dostići vrijednosti snage japanskih konkurenata, pri čemu im je V raspored cilindara omogućio da se prilikom razvoja okvira ne trebaju odreći svog onog znanja kojeg su dosad stekli ugrađivanjem V2 agregata. Zbog toga su se odlučili na rješenje u kojem kut između cilindara iznosi 65°, što je samo 5° više nego na dvocilindričnom RSV-u, no konstrukcijski gledano tu bi trebalo prestati tražiti daljnje sličnosti ta dva agregata. Između ostalog i zato jer su V2 agregat razvili inženjeri austrijskog Rotaxa, dok je V4 nastao u samoj Apriliji.

Voda projekta V4 agregata Claudio Lombardi u Misanu je naglasio da V agregat s cilindrima pod kutem od 65° proizvodi manje vibracija od onog čiji se cilindri nalaze pod 90°, ali i od bilo kojeg linijskog agregata, te da je 65° po njegovom mišljenju optimalna mjera za smještaj usisnih vodova među njima. Spomenuti nešto veći kut između cilindara omogućio je bolji položaj usisnih kanala, te je stvorio veći prostor za smještaj složenog sustava ubrizgavanja goriva u izvedbi Magneti Marellija. Pritom marketinški stručnjaci najviše ističu korištenje ride-by-wire tehnologije, koja eliminira bilo kakvu fizičku vezu između ručice gasa i leptirastih tijela, što će reći da se sve naredbe vozača računalno obrađuju prije nego se pretvore u konkretne naredbe sustavu za upravljanje radom agregata. Zasebni servo motori omogućuju nezavisno upravljanje leptirastim tijelima svakog od dva bloka cilindara (prednjeg i stražnjeg), dok su za ubrizgavanje goriva



Usisnici zraka smješteni su ispod svjetala, a vode do poprilično male zračne kutije i malog filtera



Gotovo smo sigurni da ćete se složiti s nama: stražnji kraj je najljepši na tržištu. Vjetrobran je viši nego što smo očekivali i odlično štiti od udara vjetra

u skladu s jednim od tri moguća programa (koji se mogu izabrati tipkama na upravljaču) zadužene po dvije brizgaljke po svakom cilindru. Glavna brizgaljka je smještena ispod leptirastih tijela, dok je druga brizgaljka smještena u zračnoj kutiji i aktivira se samo kod povećanih opterećenja.

Putem bočno smještenih "škruga" struja zraka nakon prolaska kroz zračnu kutiju i ubrizgavanja goriva do glava cilindra prolazi putem usisnih kanala promjenjive dužine. Njihova se promjenjiva dužina regulira elektronski, kao

**Na ovom presjeku se jasno vide pokretni usisni vodovi i lanac, koji nije raširen, jer pokreće samo jednu bregastu osovinu. U donjem dijelu vidimo spojku koja se izvlači zajedno sa mjenjačem**

kod Yamaha R1, a kako smo to već navikli, duži kanali se koriste na niskim okretajima, dok se kod visokih okretaja i većih opterećenja odvaja gornji dio usisnog voda, tako da goriva smjesa prolazi samo kroz donji dio. Takvo rješenje omogućuje agregatu da u gotovo svim režimima može disati punim plućima, a u tu je svrhu RSV4 opremljen i leptirastim ventilom u ispuhu.

Konstruktivski je posebno zanimljiv način na koji je riješeno pokretanje dvostrukih bregastih osovinu i samim time svakog od ukupno 16 ventila. Bregaste osovine koje upravljaju otvaranjem usisnih ventila pokreću se putem bočno smještenog lanca, dok se bregaste osovine koje upravljaju ispušnim ventilima pokreću pomoću dva zupčanika koji su smješteni u sredini svakog od bloka cilindara. Tu je i kontrabalasna osovinu, koja bi ukupnu razinu vibraci-

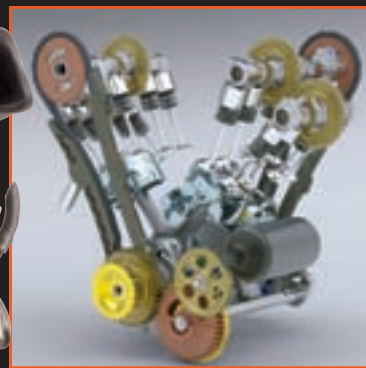
ja trebala smanjiti na najmanju moguću mjeru.

Osim na vibracijama, kod ovakvog se agregata mora štedjeti i na težini, što znači da se poseže za posebno laganim materijalima, uključujući tu i magnezij, od kojeg su izrađeni poklopci ventila i neka kućišta. Štedjelo se i na ispušnom sustavu, koji je izveden po principu 4 u 2 u 1 i završava masivnim prigušivačem, a od ostalih karakteristika agregata treba spomenuti da za razliku od Rotaxovog V2 opremljenog suhim karterom, RSV4 ima mokri karter i izdvojeni hladnjak ulja. Sve je to na kraju rezultiralo s deklariranih 180 KS pri 12.500 okr/min i 115 Nm pri 10.000 okr/min, a te nam brojke otkrivaju da inženjeri Aprilje na papiru nisu uspjeli preskočiti četverocilindričnu japansku konkurenciju, ali mogu biti ponosni na to da su je definitivno uspjeli sustići. ■

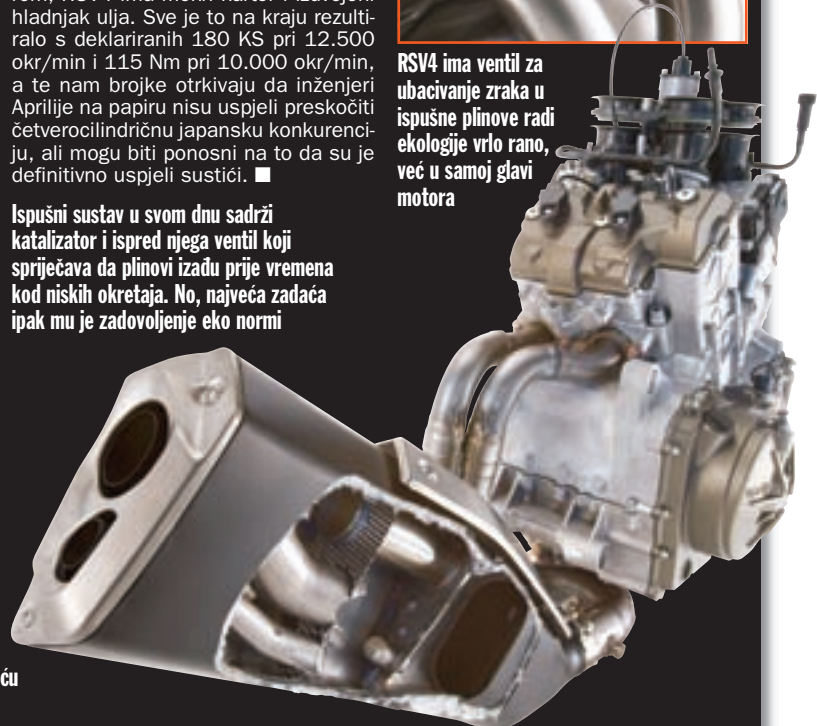


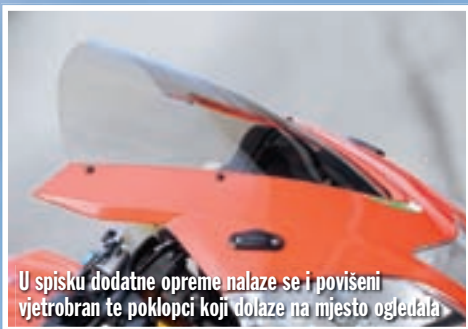
**RSV4 ima ventil za ubacivanje zraka u ispušne plinove radi ekologije vrlo rano, već u samoj glavi motora**

**Ispušni sustav u svom dnu sadrži katalizator i ispred njega ventil koji sprječava da plinovi izađu prije vremena kod niskih okretaja. No, najveća zadaća ipak mu je zadovoljenje eko normi**



**Ovdje jasno vidimo specifičan razvod modela RSV4. Usisne bregaste osovine pogoni lanac smješten sa strane svakog reda cilindara, koji dalje prenosi razvod na ispušne bregaste pomoću dva zupčanika na sredini, a između cilindara**

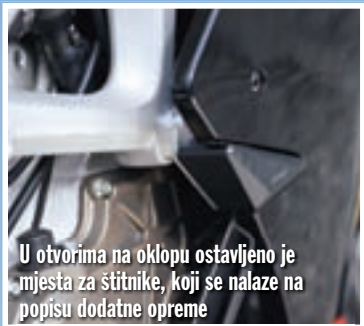




U spisku dodatne opreme nalaze se i povišeni vjetrobran te poklopci koji dolaze na mjesto ogledala



Mjenjač se, začudo, ne može samo okrenuti na poluzi, jer je direktan pa je za natjecateljske potrebe potrebno gurnuti ruku još dublje u džep i kupiti zamjenske kao na slici



U otvorima na oklopu ostavljeno je mjesto za štittnike, koji se nalaze na popisu dodatne opreme



Ispod vjetrobrana mogu se sakriti i vozači većih dimenzija. U Misano je čak 10 novinara palo na testiranju u ova dva dana što je rekord, dok su našeg test vozača čuvala Power Puff Girls sa Vemarove kacige. Ta talijanska kaciga iz jeftinijeg ranga je u svemu zadovoljila naša očekivanja na ovako brzom i zahtjevnom motociklu, osobito onom o buci i vibracijama. Na sreću crash test nismo odradili. Uvoznik za RH, Piaggio Hrvatska, poslala nam je čak 5 različitih replika u redakciju, no mi smo se odlučili za ove super heroine koje spašavaju crtani svijet na Cartoon Network televiziji. Možda su spasile i nas

Sama je vilica izrazito asimetrične izvedbe, kako bi se stvorilo dovoljno mjesta za optimalnu izvedbu ispušnog sustava. Sve u svemu, RSV4 je, gdje je god to bilo moguće, oplemenjen čistokrvnim "racing" komponentama u kojima japanski superbike motocikl u ovom trenutku mogu sanjati, dok ih istovremeno Ducati nudi po osjetno većoj cijeni.

Primjetili smo i jedan očiti nedostatak: polugu mjenjača nije moguće okrenuti za potrebe natjecanja, kako bi prva brzina išla gore, a sve ostale prema dolje. To je stoga što je ona direktno spojena na osovinu. Oni koji vole posjećivati piste morati će kupiti set zamjenskih oslonaca nogu. Nasuprot tomu, visina poluge mjenjača na serijskim osloncima može se izuzetno brzo podešavati ekscentrom na njoj samoj, što će veseliti one s nogom većom od 45.

### DIZAJN: Aplauz za Galluzzija

Talijani kao majstori dizajna jednostavno nisu znali drugačije, nego tu unutarnju ljepotu zapakirati u privlačan vanjski paket. Dizajn koji potpisuje Miguel Galluzzi ponajviše određuju trostruka prednja svjetla i stražnji kraj zašiljen kao rep škorpiona. Tu je još i pregršt drugih detalja zbog kojih će zatritati srce svakom dobronamjernom štovatelju RR filozofije. Na primjer, tu je iznimno bogata ploča s instrumentima, koja je digitalno-analognog tipa i ujedno predstavlja vitalni dio autodijagnostike. Kako i priliči jednom vrhunskom sportskom motociklu, ploča s instrumentima između ostalog uključuje bljeskalicu za pravovremeno mijenjanje stupnjeva prijenosa, indikator uključenog stupnja prijenosa i kronometar.

Usudili bismo se ustvrditi kako je ovaj kratak stražnji kraj najljepši na tržištu. Zbog njega su mnogi već zaključili da je ovaj Factory jednosjed, no morat ćemo ih razočarati. U kutiji se uz motocikl dobiju oslonci za noge suvozača, kao i malo, ali dobro tapicirano sjedalo. No, taj detalj ne morate otkriti svojoj ženi.

Iako će neki od ljubitelja klasičnog latino pristupa dizajnu možda ustvrditi kako se u tom pogledu RSV4 nije dovoljno odmakao od konfekcije s Dalekog Istoka, u nama je ova Aprilia odmah pobudila iskrene simpatije. Međutim, da bismo provjerali u kolikoj mjeri ta ljepota tijela i duše može prerasti u duboku ljubav čovjeka i stroja potegnuli smo do talijanskog Misana, gdje je na nedavno obnovljenoj MotoGP i SBK stazi bila upriličena svjetska prezentacija najprestižnijeg motocikla u povijesti ove tvrtke.

### VOŽNJA: Zvuk otkriva ćud

Sigurni smo da jedva čekate da čujete kako se ovaj tehnički dragulj ponaša u vožnji i je li bolji od konkurencije. Pa krenimo od početka. Prvo što smo osjetili pri izlasku iz boksa je promjena zvuka uz, naravno, veće vrijednosti. Ne znamo kako Talijani (Aprilia, Bimota i Ducati) uspijevaju "proći" europske norme o buci, ali čine nam se uvijek mnogo glasnijima od Japanaca. Ovaj ispušni sustav ispušta dubok i jak zvuk u vožnji, kao da je otvoren. Stvari stoje ovako: buka se za eko norme mjeri statično, na pola okretaja motora od onih na kojima se razvija maksimalna snaga. Dakle, u ovom slučaju Aprilija deklarira buku od 109 dB pri 6.150 okretaja na mjestu. Međutim, kako već odavno nije tajna da je ventil na ispuhu prisutan više zato da bi smanjio buku, nego da bi povećao snagu, tako vjerujemo da se on odmah po kretanju otvori u većoj mjeri nego je to slučaj kada stojimo

Slika govori tisuću riječi: neponovljivo! Stražnji poklopac se skida kako bi prihvatio sjedalo za suvozača

u mjestu. Tim trikom imamo više snage u srednjim okretajima, a istovremeno zadovoljavamo stroga pravila o buci. U svakom slučaju, prodorniji zvuk pojačava adrenalin, a mi od samog početka želimo vidjeti koliko on može. RSV4 ima potpuno drugačiji zvuk od rednih četverocilindričnih motora - nije toliko visok i prodoran dok se razvrtava u visokim okretajima.

Odmah smo ubacili u "T" mod, logično, jer smo na stazi, tješeci se da ćemo imati dovoljno vremena voziti u "S" i "R" modu kad RSV dođe u Hrvatsku, na naše prometnice, gdje ćemo je usporediti sa klasom 1000. Nakon prve ravnice uspjeli smo se sakriti iza maske, što inače vozačima preko 185 ccm može zadavati problem. Vjetrobran je pritom dovoljno visok da struje zraka usmjerava oko kacige, kako bi u njoj smanjio buku i vibracije na viziru, koji na maksimalnoj brzini može mutiti sliku vozaču. No, talijanska pista Misano Adriatico nema jedan dugačak pravac, već tri umjerena, pa nismo postizali brzine veće od 230 km/h.

Ono što je vrlo bitno kod isprobavanja nepoznate staze (a to vrijedi i za cestu) je okretnost motocikla. Dakle, kada pretjeramo s brzinom ulaska u zavoj ili se prekočimo, važno je da još uvijek možemo korigirati putanju i uspješno završiti zavoj. A RSV4 je upravo takav motocikl - okretan i izuzetno brzo mijenja smjer. Lako pada u zavoj i čvrsto podnosi maksimalne nagibe. Ovdje pritom odrađuje precizno svoj dio posla, no za to je najviše zaslužna njegova geometrija. Iako mu je međuosovinski razmak od 1.420 mm veći nego kod Japanaca, ova Aprilija ide lakše u zavoj. Razlog tomu je i kut prednje vilice od 24.5°, koji se kod ovako oštrih staza može dodatno smanjiti, što vjerujemo da su tehničari Aprilije i napravili. Pista Misano prije dvije godine je promijenila smjer, tako da se sada zatvaraju čak tri zavoja koja su se do tada otvarala. Dakle, kad udete u zavoj, on počinje biti sve oštriji, a vi



sve agresivniji. Ovdje je RSV odradila posao umjesto nas jer naprosto sama pada u nagib i upravo tu pokazuje svu svoju agilnost.

#### POLOŽAJ VOZAČA: Osmijeh ispod vizira

Visina sjedala od tla iznosi 845 mm, što je veća vrijednost nego kod japanske konkurencije, no u vožnji se ne osjeti razlika. Položaj za upravljačem je vrlo napadački, pa zavoje nižete intuitivno i bez velikih napora. Novi RSV4 ima odlično pogođen omjer udaljenosti sjedalo-upravljač-oslonci nogu,

tako da se i viši vozači mogu lijepo smjestiti, usprkos tome što je kompaktan. Osim toga, na spremniku goriva postoje posebna izbočenja s gornje strane, koja pomažu da u zavoju oslonite, odnosno zakačite nogu, čime vam štedi snagu.

Kočnice opravdavaju očekivanja, a od Brembe zaista mnogo očekujemo. Toliko su jake da u svakom trenutku možete kočiti samo jednim prstom, dok je doziranje optimalno. Ovdje kočnicama uveliko pomaže i ciklistika, jer RSV4 nema tendenciju propinjanja na prednji kotač poput motocikala s



Stražnje sjedalo dobije se u kutiji zajedno s osloncima nogu



Specijalno za ovu prigodu povodom prezentacije najnovije Aprilije, koja je već u startu postala ponosom nacije, dobili smo od Hrvatskog uvoznika Piaggio Hrvatska gibljivo klokanovo Spyke odijelo "Tricolore" sa nacionalnim obilježjima kako bi dojam bio potpun





Uzak spremnik goriva ima zadebljanja na vrhu. Tu se možemo zakačiti nogama, što štedi snagu tijekom cjelodnevnne vožnje

### SNAGA: Karakteran agregat

Došli smo i do agregata. Odmah moramo napomenuti kako je agregat izuzetno snažan u svim stupnjevima prijenosa, osobito na srednjim okretajima. Stoga su ispućavanja iz zavoja silovita i puna sve do najviših okretaja. Često se podizao prednji kotač na izlascima iz sporijih zavoja koji se zatvaraju, a kojih u Misano ima čak 3, jer se tamo vozi u drugoj brzini. Na tim zavojima dolaze do izražaja male dimenzije i okretna ciklistika, jer se motor mora praktički okrenuti oko svoje osi i ispućati na pravac.

Usudili bismo se reći da nova RSV4 ima ciklistiku jednog motocikla od 600 ccm, snagu onog od 1000, dok joj je karakter iskazivanja snage kao kod dvocilindričnih agregata. Već od 3.000 okretaja vuče dobro, ali prava igra počinje u rasponu od 7.000 do 8.000 okretaja motora.

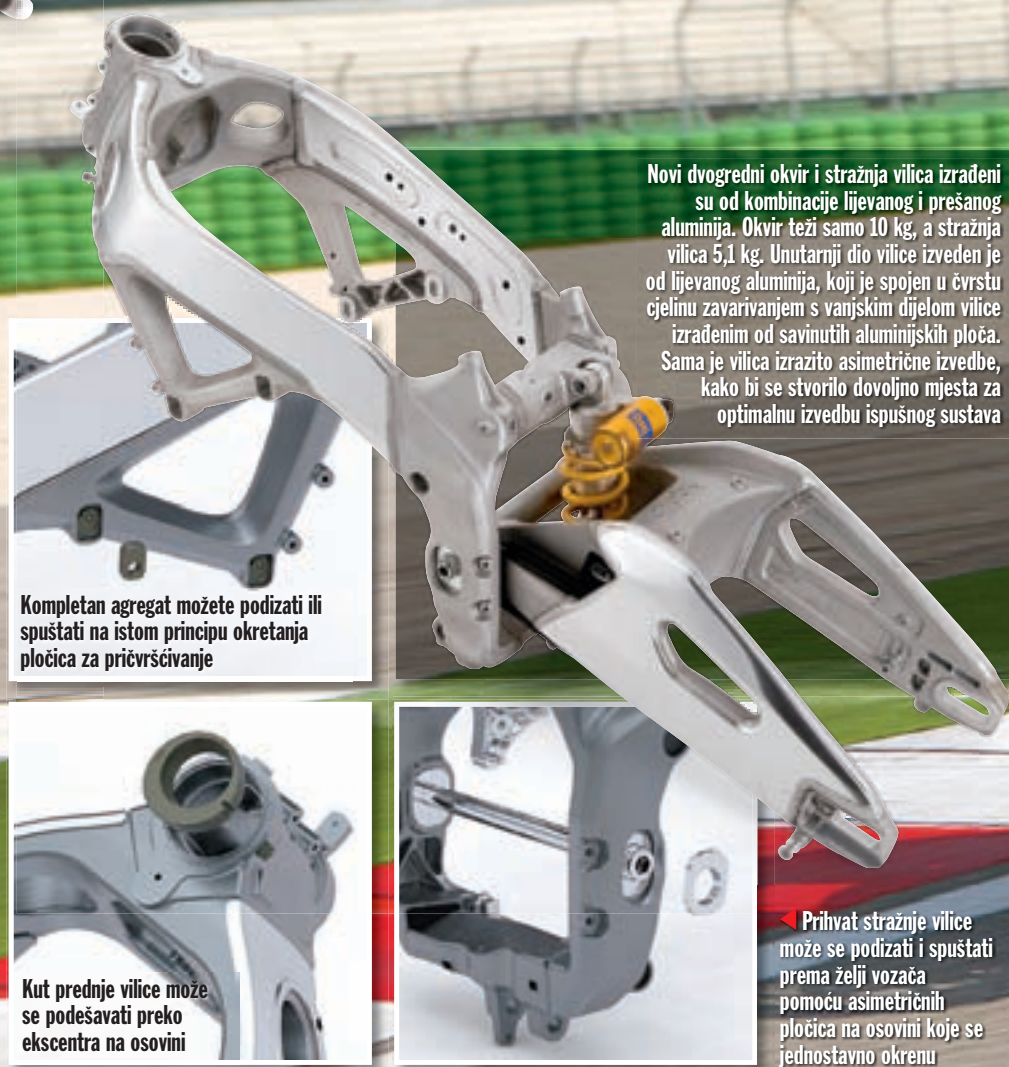
Po našem sudu osjećaj na ručici gasa kaže da je ova Aprilija najbliže najnovijoj R1 sa nepravilnim paljenjem. Identično su tehnički potkovani, snažno vuku iz niskih okretaja i imaju drugačiji zvuk nego uobičajena četverocilindrična četvoroka. Obje vuku konkretno već od niskih okretaja, ali rekli bismo da je Aprilija nešto jača na srednjim okretajima dok Yamaha ima linearniju krivulju.

Zgodno je spomenuti i blokadu do koje možete doći dok tražite limit agregata. Blokada agregata ne iskopča paljenje trenutno, već kad motor prijeđe prag radnog područja elektronika prvo zadrži gas i snagu bez progresije, a tek onda isključi paljenje, što rezultira trzanjem.

ovako strmim kutom prednje vilice, kao što je, primjerice, Honda CBR. Tu kod Aprilije veliku ulogu igra Ohlinsova prednja vilica, kao i sama kočnica, koja nije gruba kao kod Ducatija, a istovremeno je vrlo snažna. RSV4 je mnogo okretnija od stare RSV, ali ima i mnogo nervozniji karakter. Vibracije agregata nismo osjetili, a prebacivanje tijela u šikanama predstavljaju pravu dječju igru.



Stražnji kraj je izuzetno mali, a spremnik goriva na gornjoj strani ima zadebljanja za prihvat noge u zavoj, pa s ove pozicije ne izgleda tako uzak kao što stvarno jest



Novi dvogredni okvir i stražnja vilica izrađeni su od kombinacije lijevanog i prešanog aluminija. Okvir teži samo 10 kg, a stražnja vilica 5,1 kg. Unutarnji dio vilice izveden je od lijevanog aluminija, koji je spojen u čvrstu cjelinu zavarivanjem s vanjskim dijelom vilice izrađenim od savnutih aluminijskih ploča. Sama je vilica izrazito asimetrične izvedbe, kako bi se stvorilo dovoljno mjesta za optimalnu izvedbu ispušnog sustava

Kompletan agregat možete podizati ili spuštati na istom principu okretanja pločica za pričvršćivanje

Kut prednje vilice može se podešavati preko ekscentra na osovini

Prihvat stražnje vilice može se podizati i spuštati prema želji vozača pomoću asimetričnih pločica na osovini koje se jednostavno okrenu

Mape paljenja moguće je mijenjati u vožnji a kada ih prebacujete, sa "S" na "T", pozicija gasa trebala bi biti zatvorena, kako ne bi došlo do trzaja i neželjenih iznenađenja.

Pred vama je motor koji je već u seriji jako vozan. Sa silnim podešavanjima mogao bi biti savršen. No, ima on i mjesta za poboljšavanje. Prije svega mislimo na brze promjene brzina, koje ne djeluju mekano kao kod japanske konkurencije. Ponekad se osjeti trzaj koji ponekad zaleluja taj savršeni balans. Razlog su odabrani prijenosni omjeri i nešto grublja izvedba. No, to nije nešto što bi nas odvratilo prilikom kupnje. Ne zaboravimo kako je ovo najjača Aprilija ikad, pa su tehničari morali odmah u startu pogoditi dobar odabir materijala od spojke do zupčanika i poluga mjenjača, a sigurni smo da će ovaj motocikl proći još brojna usavršavanja u svim smjerovima. Na testu su u dva dana pala čak 10 novina-  
ra, 7 po mokroj pisti i 3 po suhoj. Postavlja se pitanje da agregat ima "traction control" ili da je linearniji po skliskoj podlozi da li bi broj padova bio manji. Ili su isključivi krivac za ovako

veliku brojku kišne Pirellijeve gume i usijane glave test vozača. Mi smo doduše vozili u grupi po suhom i naša Pirelli Supercorsa nije nam niti jednom proklizala. Za detaljne analize potrebne su više od 3 runde po 20-tak min na novoj stazi, koliko smo mi dobili. Za to ćemo pričekati idući broj i naš tradicionalni usporedni test.

Ako tražimo dlaku u jajetu, jer ovaj model nema velikih vidljivih mana, na displeju bismo poželjeli i jasniji podatak o tome u kojem se prijenosnom omjeru mjenjača nalazimo. Moramo se dobro zagledati i skrenuti pogled s piste kako bismo to otkrili. Nasuprot tomu, završna obrada je odlična. Detalji su toliko lijepi da je od njih teško odvojiti oči. Osobito su lijepi stražnja vilica, okvir i blatobrani, a da specijalne komponente niti ne spominjemo. Stoga se i cijena penje do vrtoglavih 148.000 kn. No za usporedbu Ducati s tom opremom i "traction controlom" 1198S stoji 189.900 kn. One plicjeg džepa razveselit će podatak da krajem godine dolazi i osnovna verzija RSV4 sa cijenom od 118.400 kn.

Zaključujemo kako je ova Aprilija već u svom prvom izdanju zrela te se može ravnopravno usporediti s japanskom četvorkom, što ćemo i učiniti na našem sljedećem usporednom testu klase 1000 koji planiramo objaviti u idućem broju, onom kojeg ćete naći na kiosku od 10.05. ■

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V4 pod 65°, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 78 x 52,3 mm
<b>Obujam:</b> 999,6 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 13:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed potpuno podesiva upside-down vilica promjera 43 mm, podesiva kompresija, povrat i predopterećenje, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, podesiva kompresija, predopterećenje, povrat i visina, hod 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radialne kočione čeljusti s 4 klipčića, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s dva klipčića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.040, širina 735, visina 1.120, osovinski razmak 1.420, predtrag 105 mm, kut upravljača 24,5°, suha težina 179 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 180 KS (132 kW) - 12.500 okr/min, max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 10.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 17 l

**+** dizajn, brojne mogućnosti podešavanja, snaga i moment na srednjim okretajima, ovjes, kočnice, položaj tijela, zaštita od vjetra, okretnost, ne širi putanju ni kada se zavoj zatvara, bogati instrumenti, završna obrada

**-** buka ispušnog sustava, nemogućnost okretanja mjenjača za stazu, cijena, mjenjanje brzina bi moglo biti mekše, podatak o odabiru brzine mjenjača na displeju bi mogao biti uočljiviji

Agregat puca od snage na srednjim okretajima, što će vas često natjerati da krenete s vožnjom na zadnjem kotaču, no najjači "T" mod je toliko reaktivan da se ta vožnja teško i održava

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata / Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. moment (Nm - okr/min)	Težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Gume (sprijeda / straga)	Spremnik goriva (l)	Cijena
Aprilia RSV4 Factory	V4 / 999	180 - 12.500	115 - 10.000	179	1.424	120/70-17 / 190/55-17	17	148.000 kn
Aprilia RSV 1000 R Factory	V2 / 998	143 - 10.000	101 - 8.000	185	1.418	120/70-17 / 190/55-17	18	127.990 kn
Ducati Desmoedecici RR	V4 / 989	200 - 13.800	116 - 10.500	171	1.430	120/70-17 / 200/55-16	15	cca. 500.000 kn
Ducati 1198	V2 / 1.198	170 - 9.750	131 - 8.000	173	1.430	120/70-17 / 190/55-17	15,5	149.900 kn
KTM RC8 1190 R	V2 / 1.195	165 - 10.250	120 - 8.000	182	1.425	120/70-17 / 190/55-17	16,5	165.800 kn
Yamaha YZF-R1	R4 / 998	182 - 12.500	115 - 10.000	206*	1.415	120/70-17 / 190/55-17	18	115.900 kn

\* Težina sa svim tekućinama