



CIJENA

**66.730** KN

\*model s ABS-om

Prateći uobičajenu formulu u Apriliji su predstavili inačicu svoje uspješnice Shiver opremljenu poluoklopom, ali i ABS sustavom. S obzirom da su izmjene minimalne, iznenadilo nas je koliko se Shiver promjenio duhom, iako i dalje nije ni blizu Gran Turismo klase koju implicira naziv

# Nudist s bikinijem

Poput gole izvedbe, Shiver GT je privlačan motocikl prepoznatljivog dizajna

PIŠE: **MARKO GUZINA**  
SNIMA: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Sada već možemo reći da je do sada jedina izvedba Aprilie Shiver, dakle, posve goli model, postao uobičajena pojava na našim prometnicama. Osim atraktivnog dizajna i performansi koje garantiraju zabavu, u prvom naletu na naše tržište Shiver je imao iznimno primamljivu cijenu. Uslijed previranja u globalnoj i lokalnoj ekonomskoj slici trenutno to nije slučaj, ali i dalje možemo govoriti o povoljnom omjeru uloženoj i dobivenoj. I dok neke tvrtke u posljednjoj generaciji svojih naked modela nisu ponudile izvedbu s poluokloptom, kao što je to slučaj s Kawasakiem Z750, Aprilia se odlučila upravo na takav novitet. Talijanski stručnjaci marketinga znakom "GT" su očito željeli ukazati na putne osobine ovog motocikla, ali ipak nam se čini da je u pitanju tek nešto praktičniji i svestraniji naked motocikl, a ne putni model. Kako smo i naučili, za početak ćemo pažnju usmjeriti na izgled, a tek kasnije doći do istine o vožnji i voznosti ovog novog modela.

### Logičan slijed

Nije ništa novo kada na osnovi uspješnog golog motocikla nastane "poluoklopljena" izvedba, ali često se dešava da razlike među njima budu drastičnije. Toliko često spominjani talijanski dizajneri ovom prilikom su iskoristili prepoznatljiv oblik svjetala na golom modelu i oko njega sazdali privlačne poluoklope koji su u svijetu poznati i kao "bikini" oklopi. U ovom slučaju se radi o elementu koji se logično nadovezuje na postojeće dijelove, poput spremnika goriva, a trik je u bočnim elementima spremnika, koji su kod gole izvedbe drugačije

boje od ostatka motocikla. Kako bi se pomalo vizualno ublažio, na Shiveru GT su ovi komadi plastike u boji motocikla, a eto prilike da spomenemo kako je kod ove izvedbe moguće birati između crvene kao na testiranom primjerku te crne i srebrne.

Vratimo li se opisu poluoklopa, iznad svjetla se pruža lijepi zatamnjeni vjetrobran koji savršeno odgovara liniji motocikla, a kasnije ćemo govoriti o tome koliko dobro obavlja svoju ulogu. S unutarnje

Od upravljača prema natrag je model GT identičan osnovnoj izvedbi



strane oklopa nalaze se kontrolni instrumenti koji oblikom posve odgovaraju naked modelu. Talijani su mislili na sve, pa su s desne strane postavili i utičnicu od 12V. Tu nije kraj priče o praktičnosti - naime, oklopi sadrže i dva nevelika, ali korisna pretinca za sitnice. Onaj desni je moguće zaključati, odnosno nije ga moguće otvoriti bez ključa, a u njemu je priprema za još jednu 12V utičnicu. Ljevi pretinac nije moguće zaključati, no zato se pokazao odličnim za odlaganje kartice za cestarinu, kreditnih kartica i novca.

Primjetili smo također kako Shiver GT ne donosi debeli aluminijski upravljač, već je on na testiranom modelu od istog metala, ali uobičajenog promjera, valjda zato što zbog oklopa ne olazi toliko do izražaja. S obzirom na ABS kojim je opremljena ova izvedba, primjetili smo i ventil za odzračivanje kočnica smješten gotovo na samu pumpu na upravljaču. Naked, ali i GT izvedbu Shivera opremljenu ABS-om lako je prepoznati po plastičnoj "ralici"

Elementi poput retrovizora, ručica, ručki i prekidača ne donose nikakve novosti, pa o njima nećemo dužiti. Zapravo, Shiver GT je od upravljača prema repu posve identičan goloj inačici, pa stoga ovom prilikom nema potrebe razglabati o prepoznatljivom repu s ispušnim sustavom. Isto vrijedi i za stražnju vilicu, odnosno okvir motora, pa tekst nastavljamo tehničkim detaljima.

### Na Zapadu ništa nova

Tehnički gledano Shiver GT je identičan goloj inačici na koju smo već naučili, i pa sve što vidite i dalje stoluje unutar međuosovinskog razmaka od 1.440 mm. Prednju gumu dimenzija 120/70-17 te stražnju koja mjeri 180/55-17 na upravo tom



Neveliki vjetrobran pruža iznenađujuće dobru zaštitu od vjetra

odstojanju drži poznata ciklistika koja uključuje stražnju aluminijsku vilicu s jednim amortizerom te prednju izokrenutu vilicu promjera 43 mm. Okosnica svega je hibridni okvir nastao spajanjem dijela od čeličnih cijevi sa stranicama od aluminija, dok je stražnji dio okvira odvojev. Agregat je poznat iz dosadašnjeg Shivera te modela Dorsoduro, a u dva cilindra koji međusobno čine oblik slova V nalazi se ukupno 749,9 kubičnih centimetara radne zapremine. Ljubitelji tehničkih poslastica podsjećamo da je razvod do bregastih osovinu riješen kombinacijom lanca i kaskade zupčanika, dok je napajanje povjereno sustavu elektronskog ubrizgavanja. Obilna elektronika se brine i za paljenje gorive smjese te rad trostaznog katalizatora. Leptirasta tijela u usisnim kanalima otvaraju se posredno, preko sustava ride-by-wire, odnosno bez izravne veze s ručicom gasa, dok spomenuta elektronika omogućava biranje između tri režima rada agregata. Stupanj kompresije mjeri 11:1, što je dovoljno za razvijanje 95 KS pri 9.000 okr/min uz zakretni moment od 80,1 Nm pri 7.000 okr/min.

Navedena snaga se iz agregata odvodi preko višestruke spojke u uljnoj kupci i šeststupanj-ske mjenjačke kutije, dok je sekundarni prijenos posve očekivano riješen lancem.

Kočiona grupa je u osnovi ista kao i na drugim modelima, ali je kod testiranog modela u recept za uspjeh umiješan i ABS sustav. Dakle, sprijeda se nalaze dva diska promjera 320 mm s radijalnim četveroklupnim kliještima, dok je straga uposlen jedan disk promjera 240 mm. Već smo ukazali na pomalo neortodoksan smještaj pumpe za ABS, srca ovog sustava koji donosi dodatnu dozu sigurnosti, pogotovo manje iskusnim vozačima.

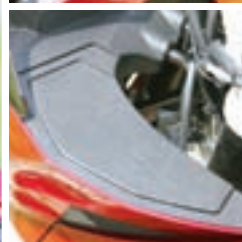
Kada smo kod vozača, treba znati da je Shiver namijenjen osobama prosječne visine, prije svega zato što se sjedalo nalazi na 810 mm od podloge. Težina testiranog modela nije deklarirana, ali ju procjenjujemo na kojih 200 kg, što predstavlja logičan porast u odnosu na goli model, a dodali smo i pokoji kilogram na račun ABS-a. Za kraj ovog, a kao natuknicu za sljedeći odlomak dodajemo činjenicu da spremnik goriva prima 16 litara derivata crnog zlata.

### Svega pomalo

Kako smo i najavili, opisivanje iskustva u vožnji ćemo početi monologom o nevelikom spremniku goriva. Naime, daleko od toga da je Shiver žedan motocikl, ali već iz iskustva s golim primjerkom koji imamo na testu izdržljivosti znamo da se nakon uobičajeno žustre vožnje lampica rezerve pali već nakon kojih 120 kilometara. Kada nakon dodatnih 20 ili 30 kilometara ulijemo gorivo, saznajemo da Shiver po gradu može trošiti i kojih 8 litara na 100 km. Opet, radi se o prihvatljivom rezultatu, ali čim krenemo izvan grada, potrošnja pada, no ne toliko da bi radijus kretanja s jednim spremnikom drastično porastao. Potrošnja s testiranim GT-om se kretala otprilike između 5,5 i 7,5 litara uz minimalnu gradsku primjenu. Takva potrošnja ujedno vam ukazuje na to da svog Shivera adekvatno koristite, odnosno da ste dobro odabrali prilikom kupovine motocikla. Potrošnja manja od navedene ukazuje na to da bi vaše potrebe za brzinom lako zadovoljio i osrednji bicikl, a ukoliko Shivera dovedete u situaciju da "od muke" popije više, možemo reći da ste trebali razmisliti o jačem modelu. Uglavnom, za navedeni motocikl koji prvenstveno služi na kraćim relacijama spremnik od 16 litara i nije malen, ali uz dodatak oklopa te oznake GT u imenu poč-



Osim pumpe ABS-a smještene ispred agregata, ovaj komad opreme prepoznajemo po ventilu za odzračivanje na samoj pumpi kočnice, ali i osjetniku na kočionim dikovima



U oklopima se nalaze dva praktična pretinca te utičnica 12V

Upravljač na modelu GT je manjeg promjera od onoga na naked izvedbi



nju rasti apetiti za putovanjima, a onda treba planirati gdje ćete i kada uljevati gorivo.

Slične emocije smo proživjeli i kada je riječ o sjedalu, koje je na svim izvedbama Shivera tvrde orijentacije. Opet, to i nije neki problem kod nake da na kojem rijetko sjedimo duže od sat vremena u komadu, ali kada poželimo putovati kojih 4 ili 5 sati, stražnjica će diskretno primjetiti da bi mekše bilo i bolje.

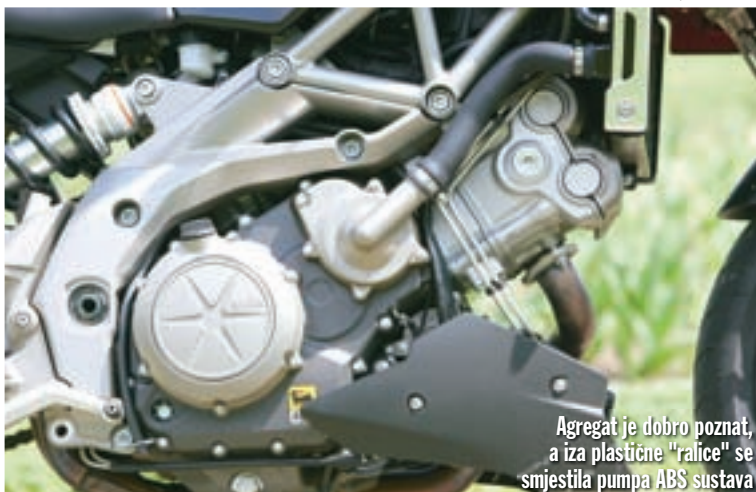
S obzirom da smo prilikom testiranja gole izvedbe kao nedostatak naveli niske oslonce za noge, na oklopljenom modelu to nećemo učiniti, jer ovako postavljeni oslonci svakako doprinose udobnosti. Uz udobnost možemo spomenuti da je položaj za upravljačem ugodan i ne pretjerano agresivan, a u kombinaciji sa širokim upravljačem nudi kompromis između okretnosti i udobnosti.

Udoban je i položaj suputnika na stražnjem sjedalu, ali tu se javlja problem ispuha ispod sjedala, koji grije, a komešanje zraka znači da će ispušni plinovi pomalo grijati leđa suputnika. Ne radi se o ekstremnim pojavama, ali ih je bolje biti svjestan prije nego odaberemo upravo ovaj motocikl za opuštajuću vožnju od više tisuća kilometara.

Spomenuli smo da je Shiver okretan i to mu je svakako jedna od privlačnih osobina, kao i "mesnati" agregat koji u srednjim okretajima daje najbolje od sebe, pa je stoga odlično prilagođen za putovanja. Dovoljno zakretnog momenta će pridonijeti tome da ubrzanja i međuubrzanja budu zabavna i brza, s tim da je posve logično kako će agregat najbolje od sebe davati u sportskom načinu rada (koji nam je najdraži). Već turistički način rada zahtijeva više zakretanja ručice gasa za slične rezultate,

dok će odabir kišnog načina rada prije rezultirati čuđenjem zbog nedostatka snage nego zabavom ili uzbuđenjem. Uz uzbuđenje možemo povezati i grleni zvuk koji kroz ispušni sustav oslobađa V-2 agregat, no to je isto svojevrсни dvosjekli mač jer testosteronom prožet zvuk na duljim putovanjima može umarati, pa tada preporučamo čepiće za uši.

Kada bismo iz nekog razloga vozili ovaj ili goli model zatvorenih očiju, sumnjamo da bismo do kojih 60 km/h primijetili razlike. Mjenjač je precizan, iako nešto grublji, spojka isto tako, ali pruža nešto više otpora nego bismo voljeli osjetiti. Ipak, na red dolazi najveći adut Shivera GT, a to je nesumnjivo vjetrobran. Već smo naveli da su pretinci u oklopima praktični, ali vjetrobran je na nas ostavio vrlo povoljan dojam. lći ćemo toliko daleko da kažemo kako se radi o pravom malom



Agregat je dobro poznat, a iza plastične "ralice" se smjestila pumpa ABS sustava



Prednje svjetlo je gotovo identično onome na golom modelu pa je sličnost velika

Možda nije savršen putni motocikl, ali Shiver GT predstavlja svestrmo i praktično rješenje



čudu s obzirom na to koliko dobro štiti od vjetra. Dok pri brzinama iznad 130 km/h goli Shiver počinje umarati, GT dozvoljava opuštenu vožnju bez povećanja pritiska zraka na prsima. Ono što nas je još ugodnije iznenadilo je činjenica da se s vjetrobrana oslobađa vrlo mirna struja zraka, koja ne stvara buku niti tresu kacigu. Sve to znači da niti brža vožnja na Shiveru GT neće značajnije zamarati i u tome leži njegov putni potencijal.

Za razliku od Shivera prve generacije (kakav je primjerak koji imamo na testu izdržljivosti), očito su u Apriliji ponešto unaprijedili ovjese kod novije generacije. Dok "naš" Shiver na vozača prenosi udarce koji su rezultat izraženijih neravnina, po zavojima se zna dogoditi da počne "plivati" i pokazivati simptome mekanog ovjesa. Naravno da u cjenovnom rangu u koji ovaj motocikl pripada ne treba očekivati čuda i jednako tako je posve razumljivo da se "konfekcijska" izokrenuta vilica ne može regulirati. Ipak, kako smo primjetili već za prošlogodišnje modele, tako i Shiver GT o kojem

sada govorimo dolazi s bolje usklađenim ovjesom. Nismo saznali radi li se o jednostavnoj izmjeni viskoziteta ulja ili o nekoj značajnijoj izmjeni, ali sada Shiver osjetno preciznije prati zadanje putanje kroz zavoje. U kombinaciji s Dunlop gumama možemo reći da je "plesanje" kroz zavoje svedeno na minimum, no istovremeno ostaje činjenica da ovjes nije idealan za upijanje udarnih rupa.

Kada je riječ o kočenju, ponovimo da je testirani GT opremljen ABS sustavom koji nam se nije učinio pretjerano osjetljivim. Koliko god smo mislili da zaista pretjerujemo po mokrim kolnicima, kojih nije nedostajalo ovog proljeća, ili po glatkom asfaltu istarskih gradića, ABS ni u jednom trenutku nije osjetio potrebu reagirati. Kočiona grupa kakvom je opremljen ovaj motocikl zaista ulijeva sigurnost i svaki puta kada smo mislili da će nam nedostajati kočnica, pokazalo se da nam je ostala još pristojna rezerva. S obzirom na to da su na "našem" Shiveru kočnice prilično agresivne, ugodno nas je iznenadilo i to što, valjda usljed ugradnje ABS-a,

kočnica reagira manje žustro na početku, ali ostaje savršeno laka za doziranje.

### Logičan izbor

Nakon što smo rekli što nam se sviđa više, a što malo manje, preostaje ukazati na neke odnose s konkurencijom. U klasi u koju Shiver spada konkurencija je prilično jaka, a gore spomenute oscilacije cijena su dobro promiješale karte. Dodamo li tome i činjenicu da model opremljen ABS-om posve opravdano košta više, Shiver GT ulazi u klasu ponešto skupljih motocikala. Očekivana cijena od 72.000 kn znači da umjesto ovog modela možete postati ponosni vlasnik, primjerice, velikog Suzukija GSF 1250 S Bandit, a da vam ostane i za nekoliko rundi čevapa. Naravno da ovdje malo miješamo poslovične "babe i žabe", ali opet, učinilo nam se da je usporedba na mjestu. Shiver GT bez ABS-a košta 66.730 kn, što ga čini pristupačnijim, ali i dalje skupljim od ljute konkurencije utjelovljene u Yamahi FZ6S, za koju valja izdvojiti 65.900 kn. Još jeftinija

Zbog ABS-a su kočnice manje agresivne pa dopuštaju opušteniju vožnju dok vjetrobran dozvoljava dulja putovanja bez zamaranja



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 92 x 56,4 mm
<b>Obujam:</b> 749,9 ccm
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Odnos kompresije:</b> 11:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> više lamela u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelično-aluminijski
<b>Ovjes:</b> izokrenuta vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 120 mm; straža aluminijska vilica sa jednim amortizerom
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipčića, straža disk promjera 240 mm, ABS
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.265, širina 800, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.440
<b>Deklarirano:</b> snaga - 95 ks - 9.000 okr/min, maks. okr. moment - 80,1 Nm pri 7.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 16 l

**+** zaštita od vjetra, dizajn, okretnost, moment, ubrzanja, kočnice

**-** tvrdo sjedalo, ispuh grije zadnje sjedalo, spremnik goriva



Za gradsku vožnju i kraće relacije sjedalo je dobro, ali je za dulja putovanja tvrdo



Stražnji amortizer se hvata izravno na aluminijsku vilicu

je Honda CBF 600S, na čijoj etiketi bi trebalo pisati 62.990 kn, dok su dvocilindrični modeli još pristupačniji. Suzuki SV 650 S može biti vaš za 57.823 kn, Kawasaki ER6 N će vas stajati 48.267 kn, dok za Hyosung GT 650 S treba izbrojati tek 45.900 kn. Sve ove razlike u cijenama moguće je opravdati na različite načine, ali većini je, na žalost, upravo financijski aspekt odlučujući faktor, pa nismo sigurni da će Shiver s modelom GT polučiti uspjehe kao prilikom predstavljanja prije dvije godine.

Za sve koji se dvoume između gole verzije i inačice s poluoklopom, vjerujemo da i nema neke dileme. Osim ako ste "naked puritanac", Shiver GT donosi sve što i gola izvedba, samo uz dodanu praktičnost zaista vrhunski funkcionalno oblikovanog vjetrobrana. Naravno da Shiver GT nije savršeni putni motocikl, ali malo toga je u životu savršeno, pa svi koji žele praktično svakodnevno prometalo s potencijalom za ugodna putovanja srednje duljine mogu ovaj model smjestiti među kandidate u užem izboru. ■



Niski oslonci za noge dodaju udobnost za putovanja dok spremnik goriva ne daje impresivan radijus s jednim punjenjem