

# Poput udara

*Već ovog mjeseca stiže u dućane novi Tuono 1000, model '06. Kraći je, jači i udobniji od predhodnika, a njime se i lakše upravlja. Dinamičkih mana gotovo da i nema. Dizajn nas nije oduševio, jer plastike i dalje pokrivaju kompletan agregat. Jedini od hrvatskih novinara dobili smo Apriljinu pozivnicu za probu po planinskim vrletima predalpske regije Vittorio Veneto, pa vam donosimo ekskluzivne dojmove*



**VITTORIO VENETO:** Nedugo nakon što smo proglasili kralja svih nakeda na posljednjem usporednom testu Moto Pulsa,

došao je novi Tuono. Ni boja se nije osušila na našem prošlom broju, a mi smo već jahali najnoviji uradak kuće iz Noalea. Tako nam svake godine konačni poredak usporednih testova ugrožava neki novi model, pa nas to već počinje ljutiti. Ponekad mislimo da stalnim "update"-ima nema kraja, a ovakva testiranja nemaju smisla jer ne znamo dokle će to dogurati. Šalu na stranu. Itekako se veselimo svakom novom uratku renomiranih proizvođača, a vozeći se kilometrima prema svjetskim dinamičkim prezentacijama svaki puta se pitamo što nas to još može dodatno oduševiti. Pa naš pobjednik s posljednjeg usporednog testa ima baš sve što nam treba. No, kad je riječ o tvrtci s mnogim svjetskim naslovima u brzinskom motociklizmu, ne sumnjamo da ima što pokazati.

Aprilia je dinamički test za novinare odlučila provesti u svojoj blizini, na obroncima Dolomita. Dvorac "Castel Brando" iz kojeg smo kretali ostao nam je u dobrom sjećanju s našeg prijašnjeg testiranja Quadova s gusenjicama, pa se na ovom terenu itekako dobro snalazimo. Kada pravi ljubitelj ceste jednom prođe nekom cestom, snalazi se na njoj kao riba u vodi i nakon mnogo godina. Osim toga, baš smo se ovim pravcem vraćali s usporednog testa Maxi Endura u Dolomitima prije manje od godine dana. Cesta je izuzetno vijugava i može zadovoljiti i najizbirljivijeg motorista, a svjež zrak na planinskim prijevojima prema Bellunu i mondenom skijalištu Cortini d'Ampezzo služe kao poseban afrodisijak za vožnju angažiraniju nego bi to razum dopustio u normalnim uvjetima.

No, mi ovdje ne pišemo putopis, već test jednog rasnog sportskog nakeda, pa pogledajmo što nam on to novoga nudi u usporedbi s verzijom '05'. Dok ga gledamo sa stra-

ne, nije nas baš uvjerio njegov dizajn, kao ni ti na starom modelu. Iako je to naše sasvim subjektivno viđenje s kojim se ne morate složiti, nikako se ne možemo oteći dojamu da bi jedan naked trebao imati oku dostupan agregat. On se tako lijepo vidi na njegovim direktnim konkurentima Ducatijevom Monsteru i KTM-ovom Super Dukeu!

No, ako nas pogled na agregat nije oduševio, onaj drugi, na prometnu dozvolu u kojoj su navedeni podaci o snazi i okretnom momentu, svakako jest. Motor je doživio kuru jačanja, tako da je maksimalna deklarirana snaga porasla na 133 KS pri 9.500 o./min, a okretni moment na 10,4 kgm pri 8.750 okr./min. To je 7 KS više nego stari model, a razvija ih na još 750 okretaja motora manjem režimu rada (ili 3 KS više u odnosu na prestižni Factory), a 6 KS manje nego sportaš Mille. Tuono je najjači dvocilindrični naked na tržištu, a taj podatak svakako obećava čak i prije nego smo sjeli na njega. Iako četverocilindrični nakedi istiskuju više snage, baš ovakvi dvocilindrični agregati imaju mnogo više šarma i daju više užitaka u vožnji, pa takve modele odmah stavljamo u "favorite" pri odluci o kupnji.

Tuono 1000 R neposredno je izveden iz najnovi-



Plastike za aerodinamiku na hladnjaku tekućine i iznad njega sasvim su suviše za jedan naked, a posude nisu skrivene. Time je Tuono izgubio šarm nakeda.

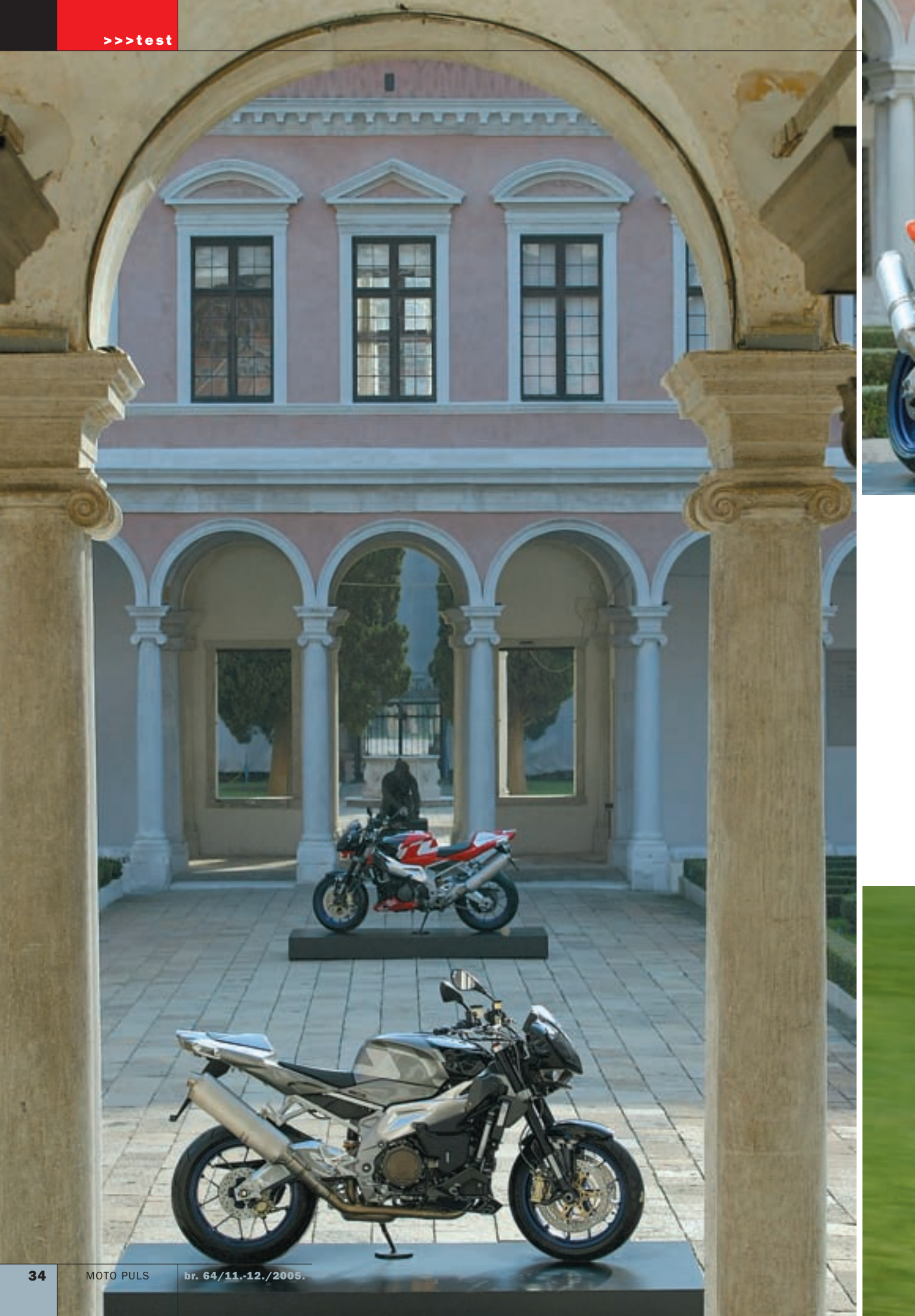
# ***groma***

CIJENA

**11.790 Eur\***

\*u Europi (očekivana  
cijena za RH cca 86.000 kn)







Samuela De Nardi, trenutno najbrža žena svijeta na svjetskoj prezentaciji novog Tuona



Tuono je pravi ogoljeni Superbike

jeg modela RSV 1000, tako da su zadržana mnoga tehnička, odnosno konstrukcijska rješenja. Svi ljubitelji tehnike, pa i oni površni, znaju da Tuono ima 2 cilindra u međusobnom "V" rasporedu pod 60 stupnjeva (konkurencija ima pomak od 90 stupnjeva), pa nećemo previše daviti o poznatim stvarima, već se osvrnuti na suštinske promjene.

Prerađene su glave cilindara, bregaste osovine i opruge ventila, a tu su i leptirasta tijela promjera 57 mm s jednim injektorom (prije 51 mm). Sada se u Tuono ugrađuje potpuno isti mjenjač kao u RSV, sa PPC (Pneumatic Power Clutch) spojkom protiv blokiranja kotača.

Na novom modelu homologacija EURO 3 uvjetovala je potpunu preradu ispušnog sustava, koji je sada tipa 2 u 1 u 2 s poznatim trostaznim katalizatorom i Lambda sondom. Dinamički zahvat zraka sada se nalazi s prednje strane maske, između dva para svjetala (prije sa strane). On u air box veličine preko 10 litara dovodi svjež zrak pod tla-

kom. Po riječima Aprilijinih tehničara, on je zaslužan za 3% snage na velikim brzinama.

Električna instalacija izvedena je sada po CAN tehnologiji koja zamjenjuje klasične snopove sa samo dva kabela koji završavaju na upravljačkoj ploči, a ona je neuralgična točka čitavog sustava. Ova tehnologija omogućuje ostvarenje vrlo urednog izgleda. Nova je i elektronska centrala Siemens s 16 bitnom jedinicom koja dobiva podatke od čak 15 senzora.

Izmjene na ciklistici i novi okvir doveli su do smanjenja osovinskog razmaka, koji sada iznosi 1.410 mm. To je 5 mm manje nego na starom modelu, a i isto toliko manje nego ima novi Mille. Novi okvir je i dalje od aluminijske slitine i vrlo je lagan (lakši je od 10 kg), a stražnja vilica, koja je izvedena kao "dvostruka banana" (kroz nju prolaze ispušni kolektori), teži manje od 5 kg. Aprilia za novi Tuono deklarira ukupnu težinu od 185 kg (bez tekućina i bez akumulatora), a to je čak 13 kg manje nego stari model.

Ovjes kojim je motocikl serijski opremljen može se podešavati kao i na prethodnoj verziji, ali nešto skromnije na stražnjem amortizeru: na vrlo dobroj vilici marke Showa s izvrsnim šipkama može se mijenjati opterećenje opruge i hidraulike u fazi kompresije i istezanja, a na amortizer se može djelovati mijenjanjem opterećenja opruge i podešavanjem hidraulične kočnice u fazi istezanja. Dakle, više se ne može korigirati njegova kompresija. Prednja vilica zadržala je dimenzije šipki i hoda. Kao i stari, novi Tuono posjeduje amortizer upravljača.

Novi su i vrlo lijepi naplatci od eloksiranog aluminija izvedeni tehnikom lijevanja. Istog su dizajna i boje kao one glodani i skuplji na starim modelima RR Factory. Stražnja guma se sada serijski isporučuje malo šira: 190/50 ZR 17, ali kao alternativa se nalazi u opciji i stara dimenzija 180/55 ZR 17 i 190/55.

Sustav kočenja je vrlo profesionalno izveden, s efektним radijalnim čeljustima marke Brembo serije Oro s po četiri klipčića, dvokonusnim upravljačem u jednome komadu, koje djeluju na 4 specijalne pakne. Kočnice već serijski posjeduju i čelično opletena crijeva. Iako su kočiona klijesta pričvršćena radijalno u odnosu na vilicu, pumpa kočnice nije postavljena radijalno u odnosu na upravljač.

Ukupno gledajući, razina završne obrade je dobra, a ovo se odnosi i na mehaničke dijelove i sklopove. Komande su vrlo dobro izvedene: podesive poluge, kako na upravljaču, tako i na osloncima za noge, a tu su i uobičajene električne komande.

Kompaktna upravljačka ploča i instrumenti isti su kao i na Mille: analogni brojač okretaja okruglog oblika s led diodom za signalizaciju potrebe promjene brzine dobro su vidljivi, a vrlo bogat LCD displej, kojim se upravlja pomoću dva prekidača na lijevom bloku električnih komandi, ima na sebi i komande za sve ostale funkcije: od brzinojera do pokazivača temperature rashladne tekućine, sata, kronometra s memorijom za 40

Novi Tuono puca od snage pa ga je pravo zadovoljstvo voziti na zadnjem kotaču. On je najjači dvocilindrični naked na tržištu



Tuono se nudi i u crnoj verziji. Na njoj je, uz bok našem test vozaču, slovenac Drago Čepon pobjednik svih Motohappeninga na Grobniku 2005 u klasi Naked



uzastopnih krugova i dva parcijalna brojača kilometara sa svim pripadajućim informacijama. Uz novi Tuono isporučuje se i kodirani ključ za zaštitu od krađe.

Kontroverzni dizajn nastao je na bazi iskustava stečenog u aerodina-

mičkom tunelu. Spojler dolje, spojler u sredini i spojler gore. Po riječima tehničara, dva plastična defektora na okviru (koji se nama toliko vizualno ne sviđaju) služe za stabiliziranje vrtloženje zraka pri velikim brzinama, a štite i noge vozača, koje su inače nezaštićene na nakedima. Stražnji kraj je vizualno identičan modelu RSV, samo su mu dimenzije smanjene: on je uži, tanji i više ukoso postavljen prema gore. Uostalom, cijeli je novi Tuono niži i uži od staroga.

Za novi Aprilijin naked predviđene su tri boje: srebrna, crna i fluorescentno crvena. Mi smo na svjetskoj prezentaciji u Italiji odmah zajahali na crno-crvenu varijantu, koja i najviše pristaje njegovoj naravi.

### U sjedalu

Visina sjedala od tla je smanjena za 15 mm i sada iznosi 810. To je kompromis za niže vozače koji su imali toliko prigovora starom modelu. Upravljač je postavljen na odličnu visinu, ali je malo zakrivljen prema vozaču, više u touring i racing stilu nego li u streetfighterском. Gotovo potpuno ravan na Super Dukeu malo nam se više svidio, no ovaj ovdje je namijenjen i za vožnju po stazi, kad tijelo moramo izbaciti iz uobičajenog položaja.

Riječ je o istinskom nakedu, o pravom Superbike modelu bez oplate i s visokim upravljačem, ekstremnom modelu bez kompromisa. Već kod prve verzije bilo je dovoljno upustiti se u vožnju po natjecateljskoj



Instrumenti su isti kao i na Mille, analogni brojač okretaja, te višefunkcionalni LCD displej koji prikazuje od trenutne brzine i prijedene kilometraže do kronometra



Stražnji kraj preuzet je s modela RSV Mille, s time da je ovdje uži, ali i nagnut malo više prema gore, pa djeluje agresivnije. Sjedalo suvozača ovdje je jače tapecirano



stazi, da bi se odmah shvatilo ono što smo upravo spomenuli.

Čim sjednete u sjedalo, primijeti se kako je niži, kraći i kompaktniji u usporedbi s prethodnom verzijom. Nestao je onaj dojam "krupnog konja" koji se stjecao promatrajući ga uz bok najvećih njegovih konkurenata. Ponešto se promijenilo i kada je riječ o položaju nogu: oslonci za noge su viši i pomaknuti prema natrag. Ovakav odabir, uz upravljač koji je ostao širok, ali jedva nešto niži od onog na prethodnome modelu, uvjetuju položaj za upravljačem koji nešto jače opterećuje prednji kraj.

Više su nam se sviđali satovi koji se sada vide u cijelosti i ne zaklanja ih upravljač kao

na prošlom modelu, na kojem su bili previše uvučeni.

### Grmi i sijeća, nevera se sprema

Kad ga upalimo, primjećujemo kako su kontrabalansne osovine AVDC (Anti Vibration Double Countershaft) potpuno smanjile vibracije. Ni kasnije ih nismo primjećivali, a dojam je sada daleko od onog iritirajućeg miksera. Osim toga, novi model ne 'cucka' kao prošli kada dodajemo i otpuštamo gas. Gotovo sve mane koje smo isticali na starom modelu sada su uklonjene. Nestala je i buka iz samog agregata. Samo je spojka ostala i dalje tvrda, no ne toliko jako kao na starom modelu, zahvaljujući novoj pumpi.



Retrovizori su u skladu s trendovima, zaobljeniji nego na staroj verziji i kudikamo ljepši. Začudo, u njima se sasvim dobro vidi. Prekidač pokazivača smjera i na ovom je modelu nespretno postavljen i teško ga je dohvatiti prstom





**Crveni Tuono idealan je za domoljube jer na svom rezervoaru ima hrvatska nacionalna obilježja: crveno-bijelu šahovnicu**



Međuosovinski razmak najkraći je u klasi, pa bi se moglo naslutiti kako je Tuono i najokretniji, a njegova stabilnost ugrožena. No naprotiv, on nije nimalo nemiran, čak niti pri najvećim brzinama. U usporedbi s našim pobjednikom s posljednjeg usporednog testa, Super Dukeom, Tuono je još stabilniji pri tim brzinama, ali trunku manje okretan, osobito pri brzem spuštanju u nagib. Upravo suprotno teoriji o međuosovinskom razmaku. No, tajna je u kutu prednje vilice i podešenosti ovjesa. Ali, to je svakako i posljedica drugačijih upravljača.

Spomenuli smo već kako stražnji Sachsov amortizer više nema podešavanje na sve tri točke, već na dvije: na svom hidrauličkom povratu i predopterećenju opruge. No, zaključujemo da mu niti ne treba podešavanje na hidrauličkoj kompresiji, odnosno njegovom sabijanju na rupama. Podešen je upravo onako kako bismo željeli. Niti poskakuje na neravninama, niti se ljulja. Serijski je podešen gotovo idealno.

U odnosu na stari Tuono, novi djeluje mnogo udobnije i mekše. Upravo taj nedostatak udobnosti nam je bila najveća zamjerka na starom modelu. Na njemu smo prije dvije godine do Makarske i natrag na asfaltu ostavili bubrege i kičmu.

No, od kada je nastao, Tuono (tal. grmljavina) ističe svoje Superbike porijeklo. S ovim motociklom, naime, treba postupati kao sa rasnim sportskim modelom i ubacivati ga u zavoje bez mnogo filozofiranja. Usvoji li se takav stil vožnje, Tuono će iz zavoja u zavoj ulaziti sve brže te će ostati precizan i vrlo brz na ulazu, a siguran i stabilan na izlazu. Tada sve ne-

kako dolazi prirodno, kao što je to slučaj i kod ostalih pravih sportskih motocikala. Što ga življe vozite, to bolje odgovara na komande.

Kočenje je također odlično. Široki upravljač pomaže u ovladavanju cjelokupnim rasponom snage kočenja koju jamči prednji sustav, koji se uz to i lako dozira samo jednim prstom. Zahvaljujući ovoj karakteristici mogu se lako korigirati putanje pri ulasku u zavoje i stabilizirati ustroj unutar samog zavoja.

Motor zaista razvija silan potisak, a krivulja razvijanja snage postala je ravnomjernija. Nestala je nagla provala okretnog momenta na srednjim okretajima. Sada u rasponu od 2.000 do 10.500 o/min imamo konstantan potisak. Agregat izvlači motocikl iz zavoja na način koji nema baš ništa zajedničko s koncepcijom naked motocikala.

Upravo vozeći vrlo velikom brzinom zavojitom cestom u Dolomitima uspjeli smo uočiti neke vrlo bitne vrline ovog motocikla: Tuono se neće pomaknuti niti za milimetar iz putanje koju zada vozač, čak ni u trenucima kad kotačima prelazimo preko spojnica na vijaduktima. Prije je skakao radi krutosti ovjesa. Time vozilo dokazuje solidnost ciklistike namijenjene cesti.

Kada govorimo o udobnosti, neki bi nas mogli krivo shvatiti. "Pasivna" je udobnost zapostavljena, pa stoga oni koji od motocikla traže i ovu karakteristiku trebaju

**Metalni štitnik ispušnog lonca vrlo je dobrodošao jer pete cipela često dodiruju njegove stijenke, pa bi njihovo paljenje bilo sasvim izgledno**



**Okvir je vrlo čvrst, a naslijeđen je sa supersportskog modela RSV Mille i provjeren na brojnim utrkama klase Superbike i Superstock. Aluminijski naplaci istog su dizajna i boje kao na modelu Mille Factory, ali s razlikom da nisu napravljeni od kovanog aluminija, već klasično, lijevanjem**

za sebe potražiti nešto drugo. Tuono pruža maksimalnu "aktivnu" udobnost koju vozaču omogućuje sportski način vožnje kroz dulje vrijeme. U svakom slučaju, novi Tuono nije motocikl koji zamara vozača jer je lagan, upravljiv i siguran. Osim toga, vibracije ne smetaju niti nakon nekoliko sati provedenih u sjedalu.

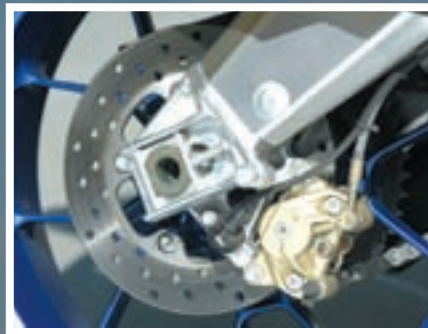
Ono što je najveća mana nakeda je zaštita vozača od vjetra. Na tiskovnoj konferenciji u Castel Brandu uvjerali su nas kako je rađena u zračnom tunelu s ciljem da mala maskica maksimalno zaštiti vozača pri najvećim brzinama. No, nije li pomalo čudno govoriti o aerodinamici kod jednog nakeda motocikla? I mi smo to pomislili kad su nam te stvari tumačili tehničari koji su razvili konstrukciju ovog motocikla. No, uskoro smo i sami otkrili kako mali vjetrobran od pleksiglasa i spojleri na okviru stvaraju svojevrsni bebedem aerodinamičke zaštite

koji omogućuje učinkovitu zaštitu i krupnijim vozačima u trenucima kad kazaljka brzinomjera počne pokazivati vrijednosti od kojih vam se vrti u glavi. No, poslije toga se ipak morate sagnuti kao na svakom nakedu.

Onima kojima nikad nije dovoljno dobar jedan motocikl izdvojit ćemo neke dijelove sa spiska dodatne opreme. Tu se nalazi Öhlins stražnji amortizer s potpunom regulacijom po svim parametrima, koji bi trebao zamijeniti Sachsov polupodesivi amortizer. Ali ljubiteljima ovakvih nakeda svakako će biti privlačniji ispušni sustav Akrapovič, za koji je već u njegovoj elektronički upisana odgovarajuća mapa za sustav ubrizgavanja i može se aktivirati u ovlaštenim servisima Aprilia. Nadalje, na popisu su naplatci od kovanog magnezija istog dizajna kao serijski, ali crvene boje, ispupčeni štitnici za zaštitu okvira od karbona, te viši pleksiglas.

Tuono u prodaju stiže već krajem ovog mjeseca a cijena u Europi je određena na 11.790 Eura. Ono zanimljivije je podatak

da je novi streetfighter iz Noalea prvi Aprilijin model s integralnim jamstvom od četiri godine. No, vidjet ćemo da li će to biti slučaj s Hrvatskom i što će odlu-



čiti novi zastupnik koji nastupa početkom 2006. Dosadašnji uvoznik Aprilije, tvrtka IngKart, raskinuo je ugovor zaključno s krajem godine, a za zastupstvo ove talijanske marke za RH natječu se čak tri tvrtke: Piaggio Hrvatska d.o.o., te mađarski i slovenski uvoznik Avto Triglav d.o.o. iz Ljubljane. Očekujemo da će pobjednik odrediti povoljnu cijenu Aprilije za buduće razdoblje, kao što smo imali i do sada. ■

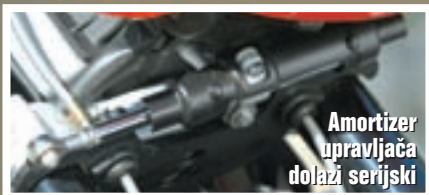
#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, V 60°, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 97x67,5 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> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> dvostruke aluminijske grede
<b>Ovjes:</b> sprijeda upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm, kut vilice 25°; straga monoamortizer, hoda 133 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 220 mm i kočiona klješta sa 2 klipića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.025, visina 1.100, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.410, težina 185 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 133 ks (98 kW) - 9.500 okr/min, max. okr. moment - 10,4 kgm (102 Nm) pri 8.750 okr/min

**+** snaga, okretni moment, ovjes, kočnice, stabilnost

**-** zaštita od vjetra za prsa i vrat pri većim brzinama, agregat više nije vidljiv oku, pa se gubi smisao nakeda, tvrda spojka

Iako su tehničari naglasili da je novi Tuono završno realiziran u aerodinamičnom tunelu, zaštita za prsa ramena i vrat vozača pri najvećim brzinama nije dostatna. Premda na brzinama do 140 zaštita i nije tako loša, na velikim brzinama ste kao jedro na jedrilići. Stoga Tuono treba voziti sportski, sa spuštenim ramenima i glavom na spremniku goriva. Noge su, naprotiv, odlično zaštićene



Amortizer upravljača dolazi serijski

