

Ekskluzivno iz Italije: Aprilia Sportcity 250 i.e.



Unutar prednjeg štita nalazi se pretinac za sitnice koji se otvara ključem, a ima i praktični punjač za mobitel

Gradski atleta

PIŠE:
BORIS
METIKOŠ

Na svjetskoj prezentaciji u Milanu isprobali smo i najsnažniju inačicu Aprilijinog sportskog skutera velikih kotača, Sportcity 250 i.e.. Osim boljih performansi i minimalnih dizajnerskih preinaka skuter se odlikuje i snažnijim kočionim sustavom, kvalitetnom ergonomijom, izvrsnom završnom obradom, ali i skućenim prostorom pod sjedalom. Zahvaljujući uskoj konstrukciji u gradskoj se gužvi snalazi kao riba u vodi, a osigurava i dobru razinu udobnosti

MILANO: Kad krenemo u Italiju, svi se prvo sjetimo Milana, grada mode i aktualnih dizajnerskih trendova, odnosno krajnje odredište svih onih koji svjetsku slavu povezuju s modnim pistama i objektivima foto aparata. S druge strane, za ljubitelje nogometa Milano ima sasvim drugo značenje. To je mjesto održavanja atraktivnih utakmica, ali i matični grad dvaju uglednih klubova kao što su Milano i Inter. Obzirom da naš posjet nije imao veze niti sa shoppingom, niti s nogometom, sigurni smo da se nećemo vidjeti u TV emisijama tipa "Shpitz" ili "Exkluziv", u društvu hrvatskog jetseta koji "paradira" ovim krajevima, iako smo i mi prisustvovali važnom društvenom događanju. No, to je bio događaj iz jednog sasvim drugog svijeta, svijeta vozila na dva kotača. Nas je prijestolnica Lombardije oduvijek fascinirala svojim nadaleko poznatim gužvama i uvijek kaotičnim

prometom, što se pokazalo idealnim test poligonom za prezentaciju novog Aprilijinog skutera.

Novi model kuće iz Noale dolazi iz segmenta gradskih sportskih skutera velikih kotača i predstavlja se kao najsnažnije vozilo iz obitelji Sportcity. Kako je već poznato, Sportcity se na tržištu dosada nudio s dva pogonska agregata, 125 ccm i 200 ccm, a njima se od sada, zahvaljujući ugradnji poznatog Leader motora kuće Piaggio, pridružuje i najkapacitetniji model zapremine 244,29 ccm.

Vizualno se novi Sportcity 250 i.e. gotovo u potpunosti oslanja na već poznate sportsko-elegantne linije modela 125 i 200 ccm, kao i na kompletnu konstrukciju uskih bokova i visokih kotača, što se već odavno pokazalo idealnom kombinacijom za uspješni slalom u svakodnevnom kaosu zakrčenih gradskih središta. Obzirom da je dizajn prethodnih modela atraktivno projektiran još od samog početka i dobro prihvaćen kod

korisnika svih dobnih skupina i spolova, zaista nisu bile potrebne pretjerane korekcije. No, novi se model ipak razlikuje od svojih zapreminom manjih inačica, jer ipak je riječ o najnovijem Aprilijinom uratku. Razlike se očituju u jedva primjetnim dizajnerskim doradama, novom pogonskom agregatu i manjim ciklističkim preinakama.

Krenemo li od vanjskih obilježja, vidjet ćemo da se Sportcity 250 i.e može pohvaliti bočnim klizama, zaštitama oplata u slučaju pada (u boji kroma), prednjim vjetrobranskim staklom nešto većih dimenzija i lakiranim gornjim dijelom prednjeg štita. Dojmu elegancije pridonosi i plastika upravljačkog sklopa, koja je također lakirana, dok su dvostruka svjetla sprijeda i masivni otvori za usis zraka nepromijenjeni, iako su i dalje zaduženi za maksimalno naglašavanje sportske note skutera. Zanimljivo su izvedeni i usmjerivači toplog zraka, koji su s lijeve i desne strane integrirani u oplata

CIJENA
26.990 kn



Sportsko usmjerenje skutera naglašavaju i dvostruka prednja svjetla. Sprijeda se ugrađuju dvostruki diskovi promjera 260 mm, na koja djeluju dvoklipna kočiona kliješta. Kočioni sustav nije integralnog, nego klasičnog tipa.



prednjeg štita, kako bi topli zrak usmjeravali pokraj vozača. Za hladnije dane Aprilija nudi sustav grijanja vozača usmjeravanjem toplog zraka iz motora. Naime, na opisane usmjerivače zraka ugrađuju se dodatni štitnici koji zrak usmjeravaju prema nogama vozača i tako olakšavaju vožnju po hladnom vremenu. Zahvaljujući ovom sustavu "kočijaši" Sportcitya 250 i.e. više neće biti ljubomorni na vozače automobila, jer i kad kazaljka termometra krene prema minimalnim vrijednostima, oni uvijek mogu računati na svoje vlastito grijanje.

I instrumenti ovog skutera podsjećaju na superbike modele tvornice iz Noale. Oni se sastoje od okruglog analognog brzinomjera, koji je moguće očitavati u kilometrima i miljama, te LCD displeja na kojem se u digitalnom obliku prikazuju informacije o količini goriva u spremniku, temperaturi rashladne tekućine, ukupnoj i parcijalnoj kilometraži, razini ulja u motoru, elektronskom sustavu ubrizgavanja goriva, eventualnim kvarovima, te točnom vremenu. Tu su, naravno, i neizostavne kontrolne žaruljice za dugo i kratko svjetlo, pokazivače smjera i napon u akumulatoru. Unutar

prednjeg štita nalazi se i pretinac za sitnice, koji se otvara ključem, a na novom modelu je opremljen i praktičnim priključkom za punjač mobitela.

Sjedalo je velikih dimenzija i ergonomski vrlo kvalitetno dizajnirano, a na novom modelu je izvedeno u dvije boje, odnosno, od dva različita materijala. Vozaču je tako namijenjen dio sjedala koji je presvučen specijalnom protukliznom tkaninom, koja prilikom oštrijih zaustavljanja gotovo u potpunosti sprječava klizanje vozača prema naprijed.

Zahvaljujući velikim dimenzijama sjedala i za suvozača je osiguran kvalitetan smještaj, a dodatno ga upotpunjuju i masivni oslonci za noge integrirani u bočne oplata, kao i veliki rukohvat za suvozača, koji ujedno služi i kao nosač za prtljagu. Oni su na testiranom modelu također lakirani srebrnom bojom.

Kao što znamo, odabirom koncepcije velikih kotača uvijek se profitira u pogledu stabilnosti i ukupne udobnosti vozila, ali se i smanjuje kapacitet prostora pod sjedalom. Ipak, kod novog modela Aprilijini su tehničari redizajnirali prtljažni prostor, kako bi mu barem malo povećali ukupnu zapreminu. Zahvaljujući tome Sportcity 250 i.e. umjesto klasične jet



kacige bez vizira, koju primaju manji modeli, sada može primiti i jet kacigu sa zaštitnim vizikom. Možda nije neka pretjerana razlika, ali čovjeka veseli.

Stražnji kraj s dvostrukim elipsoidnim svjetlima velikih dimenzija nije mijenjan i u potpunosti preuzima linije dosadašnjih modela.

Nakon uobičajene dijagnostike instrumenata pritiskom na elektropokretač doživljavamo prvo ugodno iznenađenje: vrlo tih i uglađen rad pogonskog agregata zapremine 244,29 ccm, koji je prvenstveno usmjeren na postizanje još kvalitetnijih performansi nego što je to bio slučaj s modelom od 200 ccm. Inače, novi jednocilindrični, vodoravno položeni i tekućinom hlađeni motor razvija ukupnu snagu od 22,5 KS pri 8.000 okr/min i okretni moment od 2,02 kgm pri 6.250 okr/min. Ove brojke na papiru možda i ne ostavljaju dojam nekog pretjeranog napretka u odnosu na manji model koji razvija 21 KS pri 9.000 okr/min, ali se zato u vožnji osjeća da je odgovor na ručicu gasa nešto puniji i žešći. Istina, prilikom starta je još uvijek prisutna zakašnjenja reakcija na komandu ručice gasa, no, nakon toga se snaga razvija fluidno i ravnomjerno kao kod elektromotora. Ovako linearno razvijanje snage zasluga je i elektronskog sustava ubrizgavanja goriva koji ujedno vodi brigu i o umjerenj potrošnji goriva, tako da vozači Sportcity 250 i.e. mogu računati na zavidnu autonomiju, iako spremnik goriva i dalje zadržava vrijednost zapremine 9 l. Inače, maksimalna brzina skutera prema navodima Aprilijinih tehničara iznosi 127 km/h.

Više snage, bolja ubrzanja i veće performanse pružaju više zabave u vožnji, ali i više aktivne sigurnosti u gustom gradskom prometu, jer vožnja postaje dinamičnija, ali i jednostavnija.

No, ono što nas je još više oduševilo kod ovog skutera je njegova okretnost prilikom naglih promjena pravca, kao i prilikom provlačenja između automobila. U tim uvjetima do punog izražaja dolaze uska konstrukcija vozila i mala težina od svega 148 kg. Agilnosti skutera pridonosi i nova vrijednost međuosovinskog razmaka od 1.360 mm, koji je za 5 mm kraći nego na modelu Sportcity 200.

Kotači su promjera 15", a na njih se ugrađuju gume dimenzija 120/70-15 sprijeda i 130/80-15 straga, što u kombinaciji s ovjesom koji se sastoji od prednje klasične vilice s cijevima promjera 35 mm, hoda 100 mm, te stražnjih dvostrukih amortizera ukupnog hoda od 80 mm, skuteru osigurava zadovoljavajuću udobnost i stabilnost. Naime, veliki kotači pridonose stabilnosti vozila i neutralnom ponašanju pri ulasku u zavoj, za razliku od onih manjeg promjera, koji pokazuju tendenciju preranog "zatvaranja". S druge strane, ovjes vrlo kvalitetno obavlja svoju funkciju, a jedino se pri prelasku preko većih neravnina primjećuju određene poteškoće kod stražnjih amor-

Sportcity 250 i.e., kao i njegove umanjene inačice, u vožnji kombiniraju udobnost skutera velikih kotača s reaktivnim voznim osobinama skutera malih kotača, pretvarajući svakodnevno krstarenje gradom u zabavnu vožnju.





tizera, što ćemo pripisati njihovom kraćem hodu.

Sve u svemu, Sportcity 250 i.e., kao i njegove umanjene inačice, u vožnji kombinira udobnost skutera velikih kotača s reaktivnim voznim osobinama skutera malih kotača, pretvarajući svakodnevno krs-tarenje gradom uz zabavnu vožnju.

I ergonomija skutera je na vrlo visokoj razini. Sjedalo je smješteno na visinu od 815 mm, položaj nogu je udoban, podnica prostrana, a ručice upravljača su smještene na zadovoljavajuću visinu, tako da prilikom manevriranja i maksimalnog zakretanja ne udaraju u koljena vozača.

U vožnji oduševljava i osjećaj čvrstoće i kompaktnosti koju skuter prenosi na vozača, a koji je zasluga nove generacije okvira od čeličnih cijevi.

Uvjerljivo djeluje i kočioni sustav koji se sastoji od prednjih dvostrukih diskova promjera 260 mm, na koje djeluju plivajuća kočiona klijesta s dva klipića, te stražnjeg diska promjera 220 mm i njemu pripadajuće jednoklipne čeljusti. Iako se radi o skuteru ozbiljnije zapremine, Sportcity 250 i.e. nije opremljen integralnim sustavom kočenja, već onim klasičnim. Onima koji su navikli na motocikle ovo

neće predstavljati nikakav problem, čak će ih i razveseliti, dok će se ostali korisnici morati naviknuti da prilikom oštrijih zaustavljanja zajednički koriste i prednju i zadnju kočnicu. Inače, kočnice su mekane i mogu se kvalitetno dozirati, ali zahtijevaju i izvjesno vrijeme privikavanja, jer u početku ostavljaju malo "spužvasti" dojam.

Moramo spomenuti i mane skutera, iako su one vrlo male i odnose se samo na nedostatak bočnog oslonca i na relativno slabu vjetrobransku zaštitu. No, ovdje ne smijemo biti previše strogi, jer ipak se radi o vozilu koje je prvenstveno namijenjeno gradskoj upotrebi, na što upućuje i njegovo ime, a za one koji s njim namjeravaju prelaziti i neke veće udaljenosti Aprilija u ponudi dodatne opreme već ima dva zaštitna vjetrobrana, onaj duži za putovanja i onaj kraći za gradske i međugradske relacije.

Na kraju zaključujemo da testirani Sportcity i u svom najsnažnijem izdanju ostaje elegantan skuter dinamičnog dizajna, koji se jednako dobro snalazi u gradskoj gužvi, kao i na dužim dionicama. Možda neće zadovoljiti kapacitetom svog prtljažnog prostora, ali zato oduševljava performansama, snažnim kočnicama, ergonomijom i završnom obradom.

Ustvari, Sportcity 250 i.e. je Aprilijin odgovor onim vozačima koji žele praktičan i siguran skuter respektabilne agilnosti, koji se kvalitetno snalazi u gradskim gužvama, a uz to osigurava i dobru razinu udobnosti uz male troškove. ■

(1) Za kvalitetnu vidljivost straga zadužena su velika štop svijetla elipsoidnog oblika

(2) Jednociлиндриčni, vodoravno položeni i tekućinom hlađeni motor zapremine 244,25 ccm napaja se gorivom putem sustava elektronskog ubrizgavanja, a obojan je u srebrnu boju, kako bi vizualno djelovao što elegantnije

(3) Svojim dizajnom instrument ploča asocira na Aprilijine superbike modele

(4) U prostor pod sjedalom moguće je smjestiti samo jet kacigu sa zaštitnim staklom



Vizualno se Sportcity 250 i.e. gotovo u potpunosti oslanja na već poznate linije modela 125 i 200 ccm. Specifičnost ovog modela su uski bokovi i visoki kotači



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednociлиндриčni, četverotaktni
Promjer x hod: 72 x 60 mm
Obujam: 244,29 ccm
Odnos kompresije: 11:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 35 mm, hoda 100 mm; dvostruki amortizeri, hod 80 mm
Gume: prednja 120/70-15, stražnja 130/80-15
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 260 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.985, širina 880, visina sjedala 815, osovinski razmak 1.360, težina 148 kg
Deklarirano: snaga - 22,5 ks (16,5 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 2,02 kgm (21 Nm) pri 6.250 okr/min
Spremnik goriva: 9 l
Max. brzina: 127 km/h

+ performanse, upravljivost, uska konstrukcija, završna obrada, stabilnost, visoki kotači

- kratak hod zadnjih amortizera, nedostatak bočnog oslonca, malo prostora pod sjedalom