

Aprilia SXV 550



Generacija



CIJENA
72.902 kn

X

Na natjecateljskoj stazi u Novom Marofu isprobali smo i najkontroverzniji Aprilijin proizvod moderne generacije, kompaktni V2 ekstremno sportske orijentacije. Homologirana verzija natjecateljskog supermoto dvocilindraša, koji je tijekom svog nastanka s razlogom digao puno prašine, na našem je testu oduševila gotovo u svim, pa i najsitnijim detaljima. U odnosu na konkurenciju SXV 550 nudi tehnološke i inovativne sadržaje daleko više razine, agresivnu ciklistiku i vrhunske performanse, dok su neudobnost i visoka cijena neizbježna karakteristika kojom se odlikuju i svi ostali sportski orijentirani pripadnici ove klase

PIŠE I FOTO: BORIS METIKOŠ

Povijest nas uči da u životu ništa ne treba uzimati zdravo za gotovo, pa tako ni neke ustaljene smjernice iz svijeta motocikala. Veseli nas činjenica da nas s vremena na vrijeme moto tehnika ipak iznenadi ponekim smjelim rješenjem koje unese nemir među strastvene ljubitelje brzina.

Zavirimo li tako u svijet natjecateljskih off-road ili supermoto motocikala i njihovih blizanaca s registarskom pločicom, vidjet ćemo da su dizajn i tehnika kod ovih vozila već dugi niz godina gotovo nepromijenjeni, a posljednja tehnička inovacija koja je obilježila motocikle ovog usmjerenja odnosi se na pojavu četverotaktnih motora, koji su, premda ne u potpunosti, zamijenili dotadašnje dvotaktne. Ipak, ovaj isključivo

jednocilindrični svijet hard-enduro i supermoto motocikala ove je godine vidljivo uzdrman pojavom buntovne Aprilie koja više ne želi igrati po već ustaljenim pravilima, nego se okreće sasvim novim rješenjima. Naime, baš kao što su nekoć četverotaktni agregati zaskočili one dvotaktne, Aprilija razoružava i ozbiljno prijeti svjetskoj jednocilindričnoj konkurenciji svojom neobičnom koncepcijom malog V-2 agregata. Ustvari, dok su ostali godinama samo dorađivali i modernizirali svoje "mono" proizvode, tvrtka iz Noale je smjelo zakoračila tamo kamo se drugi nisu usudili ili imali želje ići.

Prvu naznaku nekih novih vjetrova Aprilija je najavila još 2003. godine na milanskom Salonu motocikala, kada je premijerno predstavila prototip svog malog, sada revolucionarnog, V-2 agregata. Vodeći proizvođači iz svijeta endura i supermo-



Stražnji ovjes modela SXV ima potpuno podesiv jednostruki amortizer, koji je preko sustava progresivnog polužja spojen sa stražnjom aluminijskom vilicom

U kratkim uzastopnim zavojima motocikl djeluje neznatno teži u usporedbi s motociklima "mono" koncepcije, no ipak nismo osjetili neku konkretniju razliku



Aprilijin supermoto posjeduje poseban šarm kojeg odlikuje napredna tehnologija



ta u to vrijeme ovaj koncept nisu uzimali kao neku ozbiljniju prijetnju svojoj jednocilindričnoj produkciji, misleći da je riječ tek o futurističkoj viziji ili promašenom eksperimentu. No, da nije bila riječ tek o projektu čisto izložbenog karaktera, nego o čvrstoj viziji kojoj je Aprilija vrlo ozbiljno pristupila govori nam i podatak da je supermoto verzija pokretana ovim agregatom, pod oznakom SXV, već sljedeće godine, 2004., s vozačem Jerome Giraudom osvojila svjetsko Supermoto prvenstvo. Kako bi se otklonile sve sumnje i maksimalno provjerile sve komponente i sklopovi novog vozila, opsežna testiranja na natjecateljskoj stazi produžena su i na sezonu 2005., da bi prvi cestovni modeli bili najavljeni tek za 2006. godinu. Prema tome, motocikl - koji je rođen na stazi i koji su razvijali renomirani vozači kao što su Max Manzo, Frederic Bolley i Giraud - u cestovnom je izdanju dostupan tek od ove sezone. Inače, ova hrabro zamišljena koncepcija malog V-2 agregata na tržište dolazi u dvije varijante, kao terenski enduro ili cestovni supermoto, te u dvije po zapremini različite verzije, od 450 ccm i 550 ccm.

Kako bismo se u potpunosti uvjerali u opravdanost ovog projekta, mi smo na testu odmah ugostili najjači, a ujedno i najatraktivniji cestovni model. Dakako, riječ je o Apriliji SXV 550, supermoto modelu agresivnih linija i velikih potencijala. Obzirom na racing orijentaciju motocikla koji se najprije pojavio kao natjecateljsko, pa tek onda kao cestovno vozilo, test smo odradili na natjecateljskoj stazi u Novom Marofu, a našem test timu pridružio se i aktualni viceprvak Hrvatske u Supermotu u klasi SM3, Tomislav Marić.

Srcu lupa brže i mirnije

Kao što smo već na početku spomenuli, ključni element novih Aprilijinih off road i SM



motocikala, koji ih svrstava u sasvim novu kategoriju, upravo je njihov ultra kompaktni vodom hladeći V-2 motor vrlo moderne konstrukcije. Cilindri postavljeni pod kutom od 77° zaslužni su da agregat odašilje puno manje vibracija od konkurentnih jednocilindraša, iako uopće nije opremljen protubalansnom osovinom. U odnosu na jednocilindraše neobično izgledaju i glave cilindara, koje su dosta malih dimenzija i u kojima se nalazi samo jedna bregasta osovinica koja djeluje na 4 titanska ventila po cilindru. Dva usisna ventila okretana su direktno, dok dva ispušna djeluju preko klackalice. Odnos kompresije od 12,5:1 je vrlo naglašen, a vrijednosti promjera i hoda za verziju od 550 ccm iznose 80 mm x 55 mm. Napajanje gorivom riješeno je putem sustava elektronskog ubrizgavanja s jednim injektorom po cilindru i leptirastim tijelima promjera 40 mm. Oni uzimaju zrak iz prostrane kutije filtra, koja zauzima gotovo čitav prostor između spremnika goriva i glava motora. U skladu sa modernim trendovima motocikl je već serijski opremljen elektro starterom, no ono što začuđuje na motociklu ovako ekstremno sportske orijentacije je potpuni izostanak nožne poluge startera, koju bismo rado vidjeli, ako ni zbog čega drugog, onda zbog nužne pomoći u trenucima kad zakaže tehnika. Motor je opremljen i odvojenim sustavima za podmazivanje uljem. Naime, na Aprilijinim modelima ćete - kao i na Hondinom terencu CRF - vidjeti da je ulje za agregat potpuno odvojeno od ulja za mjenjač i kvačilo.

Što se tiče maksimalne snage, ona se može deklarirati u nekoliko različitih varijanti, obzirom da serijski motocikl na tržište dolazi sa tri sustava blokade. Oni su postavljeni na ručici gasa, na injektorima i na ispušnom sustavu, kako bi motocikl u potpunosti zadovoljio stroge homologacijske norme. Prema tome, SXV 550 po tvornički deklariranim podacima u civilnoj verziji razvija tek 20 KS pri 7.300 okr/min uz okretni moment od 2,8 kgm pri 5.000 okr/min. Naravno, riječ je o "zatvore-



Zahvaljujući kompaktnom okviru i čvrstoj straznoj vilici SXV 550 je potpuno miran i stabilan na brzim dionicama

Motocikl je agiln i brz u ulascima u zavoj, što je između ostalog zaslug niskog težišta i male ukupne težine od samo 125 kg. I prilikom agresivnih izlazaka iz zavoja motocikl uvijek ostaje neutralan i čvrst



▲ V-2 motor s cilindrima postavljenim pod kutem od 77° vrlo je kompaktne izvedbe, tako da izgleda skoro kao neki "mono". Za razliku od konkurencije, motor je nosivi element izložen stresu. Jedan je od rijetkih koji koristi elektonsko ubrizgavanje goriva. Ventile od titana pokreće samo jedna bregasta osovina. SXV ima dva velika hladnjaka s velikim ventilatorom za hlađenje

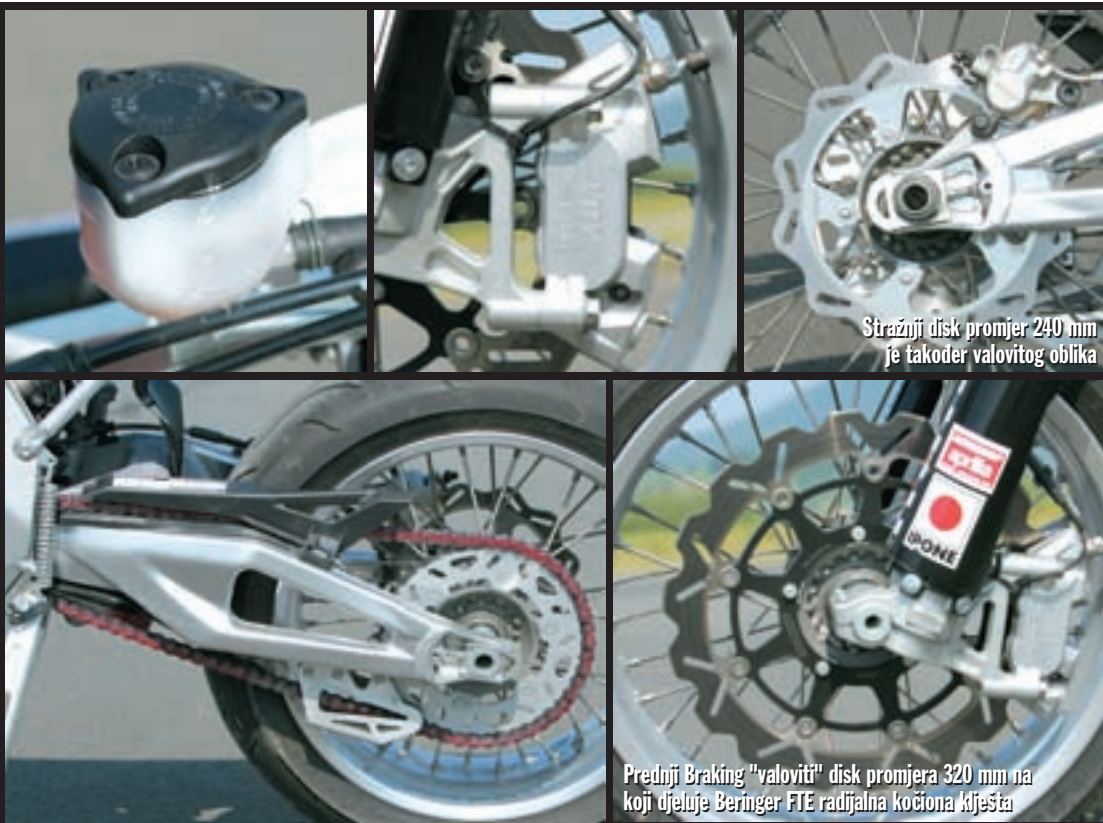
noj" verziji pošto se, prema neslužbenim mjerenjima, otvorena verzija "vrti" sve do nevjerovatnih 12.000 okr/min prilikom čega razvija i puno veću maksimalnu snagu od 65 KS. U ponudi je i Termignoni natjecateljski ispušni sustav, koji nije homologiran za cestovnu upotrebu, a koji u kombinaciji sa novim kompjutorskim programom, ma-

pom paljenja i mapom ubrizgavanja snagu motora podiže na respektabilnih 75 KS. Na našu sreću, vlasnik testnog motocikla T. Marić, ujedno i aktivni natjecatelj, je još u prvim kilometrima razrade uklonio sve opisane blokade tako da smo na testu vozili "otvorenu" verziju koja je disala punim "plućima".

Osim pogonskog agregata Aprilija SXV 550 se od drugih trenutačno aktualnih supermoto motocikla razlikuje i po svom specifičnom okviru izvedenom kao kombinacija aluminijskih profila i čeličnih cijevi. On u potpunosti zadovoljava i estetsku i funkcionalnu komponentu. Cjelokupni dojam upotpunjuje još i sjajna aluminijska vilica stražnja, koja je masivne izvedbe i velike širine, a u koju se postavlja stražnji naplatak od "5,5 s gumom dimenzija 180/55-17. Sprijeda se nalazi uobičajena guma dimenzija 120/70-17.

Pumpa stražnje kočnice s ugrađenim spremnikom ulja proizvod je japanske tvrtke Nissin. U spremnik stane svega 7,8 litara, zbog čega je autonomija kretanja vrlo ograničena, a zaustavljanje za nadopunu goriva vrlo učestalo





Stražnji disk promjer 240 mm je također valovitog oblika

Prednji Braking "valoviti" disk promjera 320 mm na koji djeluje Beringer FTE radijalna kočiona klješta



Straga se ugrađuje, za ovu klasu, ogromna guma dimenzija 180/55-17

Dizajn za Oskara

Osim po tehničkim elementima SXV 550 očarava i dizajnom vanjskih oplata. Naime, iako Aprilijin supermoto ne odstupa pretjerano od ustaljenih rješenja, talijanski su mu dizajneri ipak uspjeli podariti neki specifičan šarm. Sve plastične dijelove tako odlikuju naglašeni bridovi. Vodilo se računa i o kombinaciji boja, kako bi se naglasili svi bitni elementi i sakrili oni manje važni. Vrlo inovativno i atraktivno djeluje i ispušni sustav s dva mala ispuha, kao i stop svijetlo preuzeto sa

sportskog nakeda Tuono, te pokazivači pravca s modela Pegaso Strada. Sve ovo nam govori da za upravljačem novog Aprilijinog supermota sve djeluje nekako inovativno i futuristički, od okvira i motora, pa sve do plastičnih oplata.

Kao što i dolikuje jednom natjecateljskom supermoto proizvodu, motocikl ima ekstremno uske bokove, a usko je i sjedalo, koje je vrlo kruto, iako nije neudobno kao što bi se na prvi pogled moglo zaključiti. Sjedalo je postavljeno potpuno vodoravno, što vozaču dodatno olakšava uzdužno kretanje

V2 snagu razvija vrlo "šiljato", što znači da je na početku pomalo trom, a najbolje od sebe daje tek na visokim okretajima





Zaustavljanje motocikla je "žestoko", a zahvaljujući odličnoj radijalnoj pumpi snaga kočenja se može gotovo savršeno dozirati

prilikom izvođenja različitih manevara. Uvjetima sportske vožnje prilagođen je i ovjes, koji se sastoji od prednje potpuno podesive upside-down vilice s cijevima promjera 48 mm i stražnjeg jednostrukog amortizera, također podesivog po svim parametrima, koji je sa stražnjom aluminijskom vilicom spojen preko sustava progresivnog polužlja.

Prema tome, udobnosti u vožnji gotovo da i nema, kao što nema niti oslonaca za noge suvozača, jer Aprilija SXV 550 iz sveg glasa govori da je pravi natjecateljski motocikl homologiran za cestovnu upotrebu. Motocikl se ne može pohvaliti niti nekom autonomijom kretanja, jer je zapremina spremnika svega 7,8 l, što je dovoljno tek za nešto više od 100 km. Sve navedeno samo potvrđuje onu narodnu da "vuk dlaku mijenja, ali ćud nikada", odnosno, da natjecateljski motocikl uvijek ostaje natjecateljski motocikl.

Zvuk prikriva golemu snagu

U usporedbu s "mono" motociklima ove orijentacije, prvo što nas je iznenadilo na Aprilijinom dvocilindrašu je njegov zvuk. Naime, u odnosu na jednocilindričnu konkurenciju zvuk dvocilindričnog agregata je nešto sasvim novo, a potpuno je drugačija i dubina zvuka. Osim toga, motor je u svim režimima rada nevjerojatno tih i jedino na visokim okretajima postaje zvonak i metalan, čime malo podsjeća na nekadašnje dvotaktne motore. Prilikom prvih vožnji na ovom motociklu i sam zvuk može zbuniti vozača, jer prikriva stvarna ubrzanja i trenutnu brzinu kretanja. Prigušeni tonaliteta prati i nedostatak vibracija, tako da vozač često ima osjećaj da se kreće puno manjom brzinom od stvarne, što se uočava tek pogledom na digitalni brzinomjer ili prilikom kočenja pred zavoj. Isto tako, u odnosu na jednocilindraše radikalno je drugačija i sama narav motora. Naime, V2 snagu razvija vrlo "šiljato", što znači da je na početku pomalo trom, otprilike sve do 5.000 okr/min, da bi dao najbolje od sebe tek na visokim okretajima između 8.000 i 12.000 okr/min. Da ne biste pogrešno shvatili, mali dvocilindraš silovito vuče i na niskim okretajima, no nas su se puno više dojmili visoki okretaji, jer tamo gdje konkurencija zastaje, V2 se tek zagrijava, da bi nakon toga doslovno eksplodirao i u tom ritmu nastavio skroz do prorade limitatora. Ukratko, motor je tih, ali i nevjerojatno učinkovit kada ga se drži u pravom režimu vrtnje, odnosno, na višim okretajima. S druge strane, mjenjač nam se učinio malo tvrd obzirom na polugu mjenjača koja zahtjeva zaista "mušku" nogu za prebacivanje u željeni stupanj.



Stražnje svjetlo je poznato sa modela Tuono, a pokazivači pravca su isti kao na modelu Pegaso. Atraktivan i inovativan ispušni sustav sa dva mala prigušivača zvuka



Što se tiče upravljivosti, SXV 550 nas je i tu ugodno iznenadio, jer smo očekivali da će specifična koncepcija motora i okvira negativno utjecati i na ukupne vozne osobine. Ništa od toga! Motocikl je nevjerojatno agiln i brz u ulascima u zavoj, što je između ostalog zaslug niskog težišta i male ukupne težine od samo 125 kg. Istina, u kratkim uzastopnim zavojima se osjeti nešto veća težina u usporedbi s motoklima "mono" koncepcije, no ipak nismo osjetili neku konkretniju razliku. Na malim brzinama samo treba paziti da se ne vozi pogrešnom brzinom, jer ako motor "padne" ispod potrebne razine okretaja, teško je postići potrebni potisak za izlazak iz zavoja.

Mišljena smo da bi brzina promjene smjera kretanja bila još reaktivnija kada bi se umjesto standardne stražnje gume širine 180 montirala uža guma širine 160 mm, što je inače i standard klase, a ona po riječima natjecatelja idealno naliježe na naplatak širine 5,5". Isto tako, za ozbiljniju primjenu na natjecateljskoj stazi standardne gume je nužno zamijeniti natjecateljskim slickovima. Naime, Dunlop 208 RR je cestovna guma koja se prilikom ekstremne upotrebe može pregrijavati, što se manifestira slabijom hvatljivošću, pogotovo prilikom proklizavanja kroz zavoj, kada počinje pretjerano klizati, pa se gubi osjećaj sigurnosti i adekvatnog kontakta s podlogom. No, i ovako se motocikl vrlo lagano prebacuje iz zavoja u zavoj, a zahvaljujući kompaktnom okviru i čvrstoj stražnjoj vilici miran je i stabilan na brzim dionicama, kod kojih većina konkurentnih modela pokazuje vidljive oscilacije, odnosno, lelujanja.

Kao i kompletan ustroj motocikla, i kočioni sustav se može pohvaliti natjecateljskim komponentama. Sprijeda se tako ugrađuje Brakingov "valoviti" disk promjera 320 mm, na koji djeluju Beringer FTE radijalna kočiona kliješta u kombinaciji s radijalnom kočionom pumpom na upravljaču. Straga se nalazi Braking disk promjera 240 mm, također "valovitog" oblika. Zaustavljanje motocikla možemo jedino opisati kao zaista "žestoko", a snaga kočenja može se gotovo savršeno dozirati. Ipak, za samo deset krugova forsirane upotrebe na natjecateljskoj stazi kočione obloge su se pregrijale, što je ustvari i normalno za serijske pločice koje su projektirane za svakodnevnu primjenu. Isto tako, zadnja kočnica koči odlično i prilikom testiranja joj jednostavno nismo našli zamjerku.

I na kraju testa umorni, ali sa smiješkom zaključujemo kako se SXV 550 pokazao kao "opaki" supermoto koji je pogodan i za umjerenu cestovnu vožnju zahvaljujući svjetlosnoj signalizaciji i nosaču registarske pločice. U stvari, to je pravi natjecateljski stroj koji živi i diše za ekstremnu primjenu



na natjecateljskoj stazi i koji bi nas na cesti doslovno "mučio" svojim neudobnim smještajem i malom autonomijom. Ipak, uspijete li probati samo jednom sve sadržaje koje pruža, sigurni smo da će vas potpuno osvojiti, a mane ćete 'pregristi'.

Cijena od 72.902 kuna je sigurno dosta visoka, no potpuno je u skladu s ostalom jednocilindričnom konkurencijom ovako naglašene racing orijentacije; Husqvarna SM 610 - 66.900 kn, Husqvarna SM 510 - 73.490 kn, KTM SMC 660 - 68.860 Kn, Husaberg SM 650 E - 73.552 Kn. Ipak, ruku na srce, Aprilia nudi tehnološke i inovativne sadržaje koji su na daleko višoj razini. Do bro došli u budućnost! ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V pod 77°, četverotaktni
Promjer x hod: 80 x 55 mm
Obujam: 549 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 40 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: aluminijska konstrukcija sa čeličnim cijevima
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipca, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.200, širina 800, visina sjedala 918, osovinski razmak 1.495, težina 125 kg
Deklarirano: snaga - 20 ks (14,5 kW) - 7.300 okr/min, max. okr. moment - 2,9 kgm (27,5Nm) pri 5.000 okr/min
Otvorena verzija: 65 KS
Spremnik goriva: 7,8 l

+ ekskluzivnost, V2 motor, dizajn, kočnice, razvijanje snage na visokim okretajima, ukupna snaga serijskog modela, težina, agilnost, kočenje, ugrađene komponente, briga za detalje

- cijena, komfor, nepraktična stojna nožica, izostanak bravice na čepu spremnika goriva



Instrumenti su digitalne izvedbe i pokazuju mnoštvo informacija