

EKSKLUZIVNO IZ ITALIJE

Aprilia RXV 450/550

DOSSO BADINO: U ovom malenom mjestu nedaleko Brescie testirali smo Aprilijine modele RXV 450 i 550 za 2007. godinu. Organizator se potrudio, pa su se ovi enduro modeli mogli dokazati na terenu za koji su i namijenjeni. Enduro staza kroz šumu i svojevrsni brzinski dio uređen na okolnim livadama poslužili su kao prava scenografija za testiranje, dok je nedavna kiša osigurala da se s vožnje nikako ne vratimo čisti. Upravo taj oslobađajući osjećaj blata koje leri na sve strane prilikom svakog oslobađanja snage agregata privlači sve više motociklista u prirodu, a i proizvođači koji nemaju dugu enduro tradiciju ulažu u razvoj terenskih modela. Dok kod ostalih na osnovi enduro modela nastaje supermoto inačica, u Apriliji su krenuli obrnutim putem. Razvijena u sportskim arenama i prekaljena kroz mnoge borbe okrunjene pobjedama, supermoto uzdanica kuće, SXV, postala je prvi V2 supermoto model male zapremine, a nakon toga je iz nje razvijen i enduro model koji je pred nama. Kroz ovaj ekskluzivni test smo saznali, a sada ćemo i vama prenijeti, koliko je ovaj razvojni put bio uspješan.

I dalje najljepša

Iako ljubiteljima terenske vožnje svi moderni enduro modeli izgledaju atraktivno, Aprilijin RXV se i dalje

već na prvi pogled ističe svojom dodatnom dozom ljepote i ekskluzivnosti. Nije čudno da se kod ovih oskudno odjevenih motocikala vidi okvir, ali kada se radi o specifičnoj konstrukciji izvedenoj kombiniranjem čeličnih cijevi i lijevanih aluminijskih elemenata, postaje jasno da se ne radi o još jednom "običnom enduraku". Jedinstvenosti pojave nemalo doprinosi i stražnja vilica, koja opet pokazuje da su dizajneri detaljima poklanjali puno pažnje, a bila bi privlačna čak i da nije lakša i kruća od konkurentnih rješenja. Opis pažljivo osmišljenih dijelova od lijevanog aluminijskog možemo okončati s bočnim osloncem, koji je vjerojatno mogao biti jednostavnije riješen, ali to si talijanski dizajneri ne bi dozvolili.

Jedino u čemu Aprilija možda ne odstupa od konkurencije je izbor kotača, jer su 21" sprijeda te 18" straga odavno ustaljene dimenzije za terenske motocikle i zapravo je to prvi detalj koji se zamjećuje kao razlika između SXV supermoto modela i testiranog RXV endura. Dok stražnji kotač za egzotični okvir veže ista takva vilica, sprijeda se Aprilija oslanja na već uobičajenu izokrenutu vilicu, u ovom slučaju promjera 45 mm. Zaustavljanje testiranih modela povjereno je valovitim diskovima promjera 270 mm sprijeda i 240 mm straga.

CIJENA RXV 450
67.012 kn

CIJENA RXV 550
69.002 kn

U blatu

Oplate koje od pogleda skrivaju najintimnije dijelove Aprilije ostale su uglavnom nepromijenjene, izuzmemo li prednju maskicu nešto ublaženog izgleda, te bočnu plastiku koja sada djelomično pokriva Akrapovič ispušni sustav. Neupadljivo promijenjena grafika ne

odstupa od dosadašnje filozofije, a novi model će biti lako razlikovati po crvenom prednjem blatobranu, koji je do sada bio crne boje. Spomenuti ispušni sustav zaslužuje da mu se vratimo i ne mislimo ga pretjerano hvaliti. Koliko pozitivno utječe na rad agregata prokomentirat

ćemo nešto kasnije, ali nama nedostaje originalni ispušni sustav s prvih modela SXV i RXV, koji je bio "pospremljen" ispod stražnjeg kraja. Akrapovič ugrađen na testne modele nije na sebi imao nikakve štitnike, što je dovelo do pokoje progorene rupe na hlačama, a kako se radi o natjecateljskom ispuhu, nije namijenjen cestovnoj primjeni. Promjenu na bolje je pretrpjela poluga stražnje kočnice, koja je sada robusnije izrade, kako bi bolje odolijevala zahtjevima teške terenske

primjene. Spremnik goriva je ostao nepromijenjen i još uvijek u sebe prima 7,8 litara, što neće biti dovoljno za beskrajna putovanja pustinjom, ali i za to Aprilija najavljuje rješenje. Spomenuta zapremina spremnika kreće se u granicama klase, pa neki od konkurenata primaju 0,5 l manje goriva, dok u neke stane i do 1,5 litara više. Kod modela RXV postoji razumno objašnjenje za malene dimenzije spremnika, pošto se ispod njega nalazi kutija filtra za zrak. Zbog ovoga se i sam spremnik može lako dići, kako bi se nesmetano pristupilo filtru zraka, koji kod



Kao i većina koncepcija koje drastično odudaraju od uobičajenog, Aprilijina enduro uzdanica RXV imala je sitnih porođajnih poteškoća. Za iduću sezonu model je temeljito doraden, elementi revolucionarnog V2 agregata su izmjenjeni, a cijeli paket je dodatno olakšan. Sada se ovaj enduro u blatu snalazi odlično, čak možemo reći da uživa, a uživali smo i mi dok smo pokušavali otkriti granice čovjeka i stroja. Specijalno za Moto Puls testirao ga je naš najbolji motokrosist svih vremena Nenad Šipek

kao kod kuće



Usklađeni ovjes savršeno je prilagođen terenskim uvjetima, pa odlično radi u sporim zavojima i na brzim neravnim dionicama

terenske vožnje ima težak zadatak zadržati nečistoće izvan agregata.

Promjene je doživjelo i sjedalo vozača i sada ima oblike rubove, kako bi vozač doživio barem naznake udobnosti u klasi u kojoj se udobnost ne očekuje. Kad smo već kod promjena, navest ćemo da testni motocikli nisu bili baš posve serijski. Osim što je ispušni sustav sada nosio potpis Akrapovič, organizatori su uklonili instrumente i kontaktnu bravicu, možda da dobijemo dojam beskom-

promisnog endura, a možda iz nekog drugog razloga. Od prije znamo da instrumenti, ukoliko su prisutni, pružaju pregršt potrebnih informacija, a kontaktna bravica ne zaslužuje poseban komentar.

Ostavimo li na čas po strani tehničke pikanterije i osebjuna rješenja koja odlikuju RXV, te zanemarimo različitost ukusa, slobodni smo reći da je izgled ovog motocikla pun pogodak i ne ostavlja mjesta poboljšanjima.

Evolucija revolucije

Jedinstven kada je predstavljen, Aprilijin dvocilindrični agregat i danas zaslužuje tu titulu. Za sada je dostupan sa zapreminom 499 odnosno 549 kubičnih centimetara iz provrta i hoda koji iznose 76 x 49,5 mm za manji, te 80 x 55 mm za veći agregat. Već pogled na omjere provrta i hoda daje naslutiti kako se radi o agregatu sklonom okretajima, dok mu V2 koncepcija osigurava obilje snage pri niskim okretajima.

Kut među cilindrima iznosi 77 stupnjeva, a ni u kom slučaju se ne radi o slučajno određenoj vrijednosti. Kroz nebrojena testiranja Aprilijini su stručnjaci težili čim boljim performansama uz što manje vibracije, a rezultat je agregat snage približno 60 konjskih snaga, koji oslobađa daleko manje vibracija od današnjih jednocilindričnih agregata, iako nije opremljen protubalansom osovinom. Kompaktnost je bila još jedan od imperativa prilikom razvijanja ovog tehnološkog dragulja, pa je - iako je riječ o V2 izvedbi - dimenzijama vrlo kompaktan, a lako su dostupni svi dijelovi koji zahtijevaju održavanje. Ljubiteljima tehnike i tehnologije opis ovog agregata mami slinu na usta poput jelovnika u najprestižnijim restoranima. Suhi karter tek je jedna od osebjunosti, a kako je to već videno rješenje, u Apriliji su se odlučili odvojiti sustave podmazivanja samog agregata i mjenjačke kutije. Sasvim logično, iako do sada rijetko videno rješenje, koje sprječava da čestice lamela kvačila iz mjenjačke kutije dospiju u precizne ležajne agregata. U obje glave agregata nalazi se po jedna bregasta osovinna koja upravlja radom, naravno, četiri ventila od titanija. Kompaktni blok motora sadrži integrirane cilindre u kojima se nalaze mokre košuljice cilindara, koje je moguće mijenjati. Unutar bloka se vrti lagana radilica izrađena od jednog dijela, a na težini se štedjelo gdje god je bilo moguće, pa su tako svi poklopci na motoru izrađeni od magnezija. Da se radi o pravom "čudu od djeteta" govori činjenica da ovaj V2 i s ugrađenim

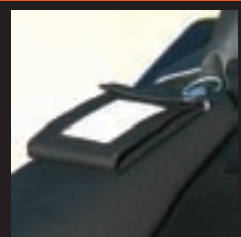
Za 2007. godinu minimalno su izmijenjene grafike motocikla i boja prednjeg blatobrana. Ostale izmjene se odnose na manje upadljive tehničke elemente



OPREMA

Raskoš za smrtnike

● RXV je jedan od motocikala nove generacije, prilagođenih modernim trendovima na tržištu. To se prije svega vidi u kvalitetnoj i bogatoj serijskoj opremi. Zanimljivo je da prilikom kupnje Aprilijinog endura dobivate i natjecateljski komplet. Ovaj komplet sadrži lagano prednje svjetlo koje pojednostavljuje ožičenje i eliminira instrumente i kontaktnu bravicu, a tu su i LED stražnje svjetlo, podloge za natjecateljske brojeve i ručica gasa bez prekidača. Ugradnjom navedenih komponenti RXV olakšavate za dodatnih 2 kilograma. Za one kojima to nije dosta na raspolaganju je i Akrapovič ispušni sustav od titanija ili nehrđajućeg čelika, izrađen u uskoj suradnji Aprilijinih inženjera i inženjera ove renomirane tvornice ispuha.



Namijenjen najtežim enduro utrka, ispuh ne udovoljava normama za cestovnu upotrebu, ali uz njega dolaze odgovarajuće izmijenjene mape za sustav elektronskog upravljanja motorom. Poklonici krstarenja pustinjom s veseljem očekuju Aprilijin model Motorally 450/550 najavljen za siječanj 2007. godine, koji će biti prilagođen teškim uvjetima pomoću dodatnih štitnika agregata, udobnijeg sjedala te većeg spremnika goriva.

Za iduću sezonu izmijenjeno je progresivno polužje koje povezuje stražnju vilicu s amortizerom. Ovo je učinjeno da bi se osigurao precizniji rad ionako vrhunskog ovjesa

OKVIR

Kruta poezija

● Kad smo pomislili da u svijetu okvira neće biti znatnih promjena, prije godinu dana pojavili su se Aprilijini modeli SXV i RXV. Talijanski inženjeri su si dali truda i smislili logičnu kombinaciju okvira od čeličnih cijevi i lijevanih aluminijskih komponenti. Ovaj složeni okvir koristi usporedno razvijeni agregat kao opterećeni element, te zajedno predstavljaju vrlo krutu i laganu kombinaciju. Za 2007. godinu je kroz pozornost posvećenu detaljima i tako lagani okvir smršavio daljnjih 500 grama, a s obzirom na to o koliko se uspješnom dizajnu radi, vjerojatno ćemo ga gledati još dugo godina.



Elastični V2 agregat obiluje snagom u niskim okretajima, što djelomično možemo zahvaliti u tu svrhu razvijenom Akrapovič ispušnom sustavu. Nema neugodnih provala snage, pa je vožnja laka i opuštana



elektropokretačem postavlja rekorde kada je u pitanju mala težina.

Osim po zapremini manji se od većeg agregata razlikuje i po promjeru tijela elektronskog ubrizgavanja, pa tako 450 diše kroz usis promjera 38 mm, dok cilindre jačeg agregata pune usisna tijela promjera 40 mm.

Za nadolazeću sezonu i ovaj je tehnološki dragulj doživio dorade, pa će od sada u njegovoj unutrašnjosti vrijedno raditi klipovi promijenjenog profila, okićeni posve novim klipnim prstenima. Radi bolje efikasnosti promijenjen je prijenosni omjer zupčanika elektropokretača, a kroz sitne izmjene je produljen servisni interval.

Radi boljeg odaziva na ručicu gasa izmijenjen je ekscentar koji preko gas sajle upravlja otvaranjem leptirastih ventila u usisu, a složeni sustav elektronskog upravljanja ECU programiran je novim mapama razvijenim kroz natjecanja.

Kako agregat nije jedino vrhunsko tehničko rješenje, valja spomenuti i okvir. Ova dva sklopa su razvijena paralelno, pa je agregat opterećeni element i u kombinaciji s okvirom čini krutu i laganu konstrukciju. Vrhunski primjer industrijskog dizajna po kojem su Talijani poznati je svakako i stražnja vilica, koja - osim što je jedinstvena izgledom - predstavlja najkruću vilicu na motociklu ovog tipa. Kretanje ove vilice kontrolira Sachs amortizer podesiv u više parametara, s izdvojenim spremnikom. Vezu između amortizera i vilice čini progresivno polužice, koje je za 2007. godinu izmijenjeno, kako bi se postiglo progresivnije djelovanje ovjesa i zajamčila bolja hvatljivost i kontrola.

San rekreativaca, oruđe natjecatelja

Do sada smo komentirali vrhunski dizajn i naprednu tehnologiju, ali poznato je da se na mucu poznaju junaci, pa je krajnje vrijeme da se uhvatimo u koštac s blatnim šumskim puteljcima. Nije nam ostalo ništa drugo nego uzeti testni motor i primiti se prljavog posla.

Na ergonomski dobro oblikovanom motociklu malo nas je zasmetala širina oplata oko hladnjaka rashladne tekućine, kao i udubljena iza njih u koja su nam upadala koljena



Već prvi kontakt sa Aprilijom ukazuje na visoku kvalitetu završne obrade. Spojevi plastika su precizno izvedeni, a korišteni materijali su na visokoj razini. Primjećujemo da je široki upravljač promjenjivog promjera, te da nema poprečno ojačanje, kako bi bio elastičan. Zahvaljujući složenom sustavu elektronskog ubrizgavanja i elektropokretaču pokretanje agregata je prava sitnica. Nakon kratkog zagrijavanja agregata krećemo i odmah primjećujemo koliko je V2 ugladeniji od jednog cilindra. RXV bez teškoća i mirno kreće već pri niskim okretajima i ne poskakuje, a ova osobina će sigurno biti od koristi na terenu. Prilikom naglog otvaranja gasa Aprilija vuče ravnomjerno i bez agresivnih provala snage kakvima su skloni jednocilindraši, pa ju je moguće opušteno voziti, bez bojazni da će vas u trenutku nepažnje "istovariti".

Nakon nekoliko minuta vožnje počinjemo primjećivati detalje na motoru, pa tako možemo pohvaliti spojku, koja je mekana i lijepo odvaja. Zvuk Akrapovič ispuha nije agresivan, ali nije za cestu, a tehničari su nam objasnili da se s njime dobiva snaga u niskim i srednjim režimima, dok krajnja snaga ostaje nepromijenjena. I dok blaga narav motora osigurava bezbrižnu vožnju, obilje snage je uvijek na raspolaganju, pa su ubrzanja žustra i može se voziti zaista brzo. Na žalost, koliko je god spojka dobra, mjenjač nas je razočarao. Osim što je grub u usporedbi s kosookom konkurencijom, najviše nas je iznenadio dugi hod polugice prilikom mijenjanja iz prvog u drugi stupanj prijenosa. S druge strane, prijenosni omjeri su odlično odabrani, pa u kombinaciji sa snagom i

okretnim momentom raspoloživim u širokom području okretaja olakšavaju vožnju.

Već spomenuti upravljač se u vožnji pokazao dobrim, odlično postavljenim i sasvim u skladu s pogodnom geometrijom motocikla. Upravljivost je odlična, a stabilnosti ima sasvim dovoljno za brzo prelaženje neravnog terena.

Kada smo se i mi i motocikl poštešno zablatali, mogli smo sa sigurnošću

▼ **Dobar upravljač i pogodna geometrija motocikla olakšavaju upravljanje i čine vožnju ugodnom. Dok se nakon "oblaganja" blatom sjedalo i dalje dobro držalo i nije dozvoljavalo klizanje, oslonci za noge nisu dovoljno nazubljeni, pa su se blatnjavi potplati izmicali s njih. Dobro odmjereni prijenosni omjeri i mekana ručica spojke olakšavaju vožnju, dok dojam kvari tvrda poluga mjenjača dugog hoda**



AGREGAT**Ekstravagancija fine mehanike**

● Kao i okvir, agregat oko kojeg su sačinjeni Aprilijini modeli SXV i RXV predstavlja odlučan korak naprijed i u stranu u odnosu na dosadašnja rješenja. Istina da smo posljednjih godina gotovo počeli vjerovati kako enduro i supermoto motocikli ne mogu biti pogonjeni ničim osim jednocilindričnim motorom, ali u Apriliji su shvatili da to nije 11. zapovijed i odlučili se unijeti promjenu. V2 agregat "napakiran" je vrhunskom tehnologijom, pa tako u glavi motora rade po četiri titanijska ventila, gorivu smjesu priprema sustav elektronskog ubrizgavanja, svi poklopci agregata su magnezijški i tako dalje. To sve i ne bi bilo toliko posebno, da se ne radi o najlakšem i najkompaktnijem V2 agregatu koji svojom težinom i dimenzijama konkurira jednocilindričnim konkurentima. Suhi karter i odvojeno podmazivanje agregata i mjenjača samo su jedna od specifičnosti, ali glavni rezultat inovacija i razvoja je obilježje snage koja se iskazuje ugrađenom, te izostanak vibracija, iako ovaj V2 nije opremljen protubalansnim osovina. Kako se radi o pravom tehnološkom dragulju, želimo mu dugu i uspješnu karijeru, a ako je suditi po najavama, možda ćemo uskoro njegove osobine moći iskušati i u nekom cestovnom modelu.



reći da su kočnice vrhunske, jer ako rade u takvim uvjetima, radit će uvijek. Ovjes je još jedan adut ovog motocikla jer je savršeno podešen i uravnotežen za enduro vožnju. Stražnja vilica radi točno ono što se od nje očekuje i ne priređuje iznenađenja, a prednji ovjes nadilazi konkurenciju svojom kvalitetom. Treba istaknuti da su serijske gume primjerene umjerenoj terenskoj upotrebi i rekreativnoj vožnji, ali mi smo ih uspjeli dovesti u neugodnu situaciju jer jednostavno nisu namijenjene

toliko dubokom blatu. Kad smo kod blata, to je bio pravi test za sjedalo, koje je presvučeno prikladnim materijalom, pa se po njemu nismo niti najmanje klizali. Dugačak i uzak oblik sjedala omogućava lako premještanje težine, a na inače vrlo uskom motociklu zasmetalo nas je proširenje u području hladnjaka rashladne tekućine. Prekomjerna širina nas je sprječavala da motor primimo nogama kako bismo htjeli, a tu su i procjepi u plastičnim oplatama u koje su nam upadala koljena. Iako smo dali čistu peticu za izgled, u vožnji ovaj dio RXV-a zahtjeva privikavanje i dobiva nešto nižu ocjenu. Još nešto dalje od savršenstva su i oslonci za noge, koji su se počeli klizati na prvi znak nečistoće na potplatima čizmama, a razlog tome su vrlo umjereni zubi na njihovoj gornjoj strani. Pomalo čudan propust za jedan enduro s natjecateljskim ambicijama, ali i daleko najlakši za otklanjanje. Pomalo nas je iznenadilo i prednje svjetlo pričvršćeno svojevrsnim "štiftovima", a zamjerka mu je to da ispada iz ležišta



Na zahtjevnoj enduro stazi serijske gume su smo doveli do granice, ali za rekreativnu vožnju su više nego primjerene



▲ Valoviti diskovni kočionog sustava besprjekorno obavljaju svoju funkciju čak i kada ih je gotovo nemoguće razaznati od naslaga blata



Osim što ju odlikuje jedinstveni izgled, stražnja vilica je najkruća u klasi



▲ Dugačko i usko sjedalo na osveženom je modelu zaobljeno kako bi pružilo barem naznaku udobnosti u klasi gdje se udobnost niti ne očekuje

prilikom svakog pada, koji se u ovakvoj vožnji podrazumijeva. Koliko lako ispadne, svjetlo je lako i vratiti u ležište, ali bilo bi nam draže kad bismo mogli preskočiti tu aktivnost. Također nas ne bi zasmatalo da je ugrađeni ispušni sustav na sebi imao zaštitu od topline na strateškim mjestima, jer tada bi naše hlače prošle bez pokoje progorene rupe, a i desna noga bi uživala u hladnijem okruženju. Kako se ipak radi o vozilu za surove uvjete, nećemo se žaliti, jer zahtjevnija staza nam je i tako odvlačila pozornost od sitnih propusta. S druge strane, jako nas je veselila činjenica da Aprilija pali lako, topla ili hladna, zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju. Nema više razmišljanja o "toplom čoku" ili dekompresoru, dovoljno je pritisnuti tipku elektropokretača i načas usnuli agregat se lako budi, spreman za daljnju zabavu.

Iako je deklarirana ista težina, jača izvedba od 550 kubičnih centimetara nam se učinila nešto težom za vožnju, prije svega prilikom spuštanja u zavoj. Dok je većina osobina jednaka, kako se može i očekivati, 450 je smireniji motocikl prikladniji za početnike i rekreativce, dok je 550 ponešto zahtjevnija i zato primjenjivija za iskusnije enduro vozače i natjecatelje.

Jednostavno drugačija

Vozači kojima odgovara agresivno razvijanje snage jednocilindraša možda neće znati cijeniti ugladenost Aprilije, ali na kraju dana nam se

ipak više sviđa ovakvo rješenje, jer enduro vožnja je naporna pa je svako olakšanje dobrodošlo. RXV 450 je idealan motocikl za enduro rekreativce jer lakoćom upravljanja, blagom naravi i vrhunskim ovjesom rasterećuje vozača i omogućava mu uživanje. To ne znači da ju njezine pozitivne osobine deklasiraju na natjecateljskom polju - radi se o preciznom stroju koji u rukama profesionalca može sve što i konkurencija, a većinu stvari čak i uz manje napora. Jača od dvije "prljavice", opremljena agregatom od 550 kubičnih centimetara, učinila nam se napornijom za vožnju radi nešto veće snage i težeg ulaska u zavoje. Stručnjaku za nalaženje puta kroz kaljužu i gustu šumu ovo neće smetati, pa je svojim osobinama 550 više primjerena iskusnim vozačima.

O vrhunskoj kvaliteti i izdržljivosti ovih strojeva najbolje svjedoči činjenica da tijekom dvodnevog testiranja niti jedan testni motocikl nije stao zbog kvara. Imajući u vidu zahtjevnost enduro vožnje i težinu staza po kojima smo vozili, Aprilijini tehničari svakako zaslužuju pohvalu.

Neovisno o tome jeste li vješt enduro vozač koji će Apriliju RXV dovesti do krajnjih granica ili obožavatelj visoke tehnologije i naprednog dizajna koji će joj se diviti iz daleka, radi se o motociklu koji vam neće lako napustiti misli, jednostavno zato što ništa slično još nije izmišljeno.

Bilo kako bilo, Aprilija je kroz model RXV tržištu ponudila alternativu koja je dugo nedostajala, pa sada prilikom kupnje u enduro klasi



Polugica stražnje kočnice na novom je modelu robusnije izrade, kako bi bolje odoljela izazovima oštre terenske vožnje

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 76 x 49,5 mm, 80 x 55 mm
Obujam: 449 ccm, 549 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1, 12:1
Hlađenje: Tekućinom
Paljenje: Elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje promjera 38 mm, 40 mm
Spojka: višestruke lamele u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: Od čeličnih cijevi sa aluminijским vertikalnim elementima
Ovjes: Upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm; straga ljevana aluminijaska vilica sa jednim amortizerom
Gume: prednja 90/90-21, stražnja 140/80-18
Kočnice: naprijed disk promjera 270 mm, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.222, širina 800, visina sjedala 996, osovinski razmak 1.495, težina 114 kg
Spremnik goriva: 7,8 l

+ odličan enduro ovjes, elastičan i ugladen agregat, završna obrada, izgled

- grub mjenjač, širina motocikla u području hladnjaka, kliski nogari