

Ljubav preko žice

Čim ga je Aprilia predstavila na sajmu u Milanu 2006, Shiver je izazvao burne pozitivne reakcije i svi su s nestrpljenjem čekali njegov dolazak. Njegov svjež i futuristički dizajn zajedno s vrlo živahnim dvocilindričnim agregatom postao je hit još i prije nego što su se prvi modeli našli u prodajnim salonima. No, tek što se to dogodilo, Aprilia na tržište izbacuje model za 2008. godinu. O čemu je riječ?



CIJENA
61.900 KN

Sva mudrost i vjerojatno budućnost motociklističke industrije smještena je u maloj crnoj kutiji i nazvana 'Ride-by-wire'

Zbog nešto tvrđe podešene prednje vilice, Shiver je sada moguće voziti još agresivnije

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

Moramo priznati da smo se malo iznenadili kad smo u redakciji dobili poziv na predstavljanje Aprilijinog modela Shiver za 2008. godinu. Prvi sretnici tek su došli do svojih novih ljubimaca, a Aprilija već uvodi izmijenjeni model? Znamo da tehnologija napreduje divovskim koracima, osobito u svijetu motociklističke industrije, no ovo nam se ipak učinilo malo pretjeranim. Ipak, spakirali smo putne torbe i zaputili se put francuske rivijere kako bismo doznali o čemu se tu radi. Ako već moramo razmišljati o potezima jedne velike motociklističke kuće kao što je Aprilija, bolje da to učinimo uz jutarnju kavu na šetalistima Cannesa i Nice, gdje se održava prezentacija.

Odmah po prijavi u hotelu imali smo prilike vidjeti nove Shivere, no promjene na njima morali smo tražiti povećalom. Jedino što se isticalo na testnim modelima bili su rukohvati za suvozača, koji su se dosad mogli dobiti samo uz nadoplatu. Sve ostalo bilo je isto kao na motociklu koji se na tržištu pojavio ujesen prošle godine. U razgovoru s Aprilijinim tehničarima doznali smo da ipak nemamo tako oštro

oko i da je izmijenjeno i sjedalo vozača, koje je sada nešto uže kako bi omogućilo još udobniju vožnju. Napomenuli su nam da su izmijenjene i postavke prednje vilice, koja je sada nešto tvrđa u odnosu na prethodni model. U redu, pomislili smo, mekani ovjes je bio jedna od rijetkih zamjerki koju smo pronašli pri našem prvom susretu sa Shiverom u šestom mjesecu prošle godine, ali još uvijek nismo vidjeli neki osobiti povod za novu prezentaciju. No, tada nam je Aprilijin tehničar objasnio da je glavni razlog našeg dolaska demonstracija punog potencijala tehnologije ride-by-wire, koja u vrijeme prvog predstavljanja još nije bila usavršena. Tada su nam, doduše, bili spomenuli da će u budućnosti ride-by-wire uvesti promjenjive mape rada motora, no nismo baš očekivali da će se to dogoditi tako brzo.

Tri u jednom

Ride-by-wire ili tehnologija elektroničke kontrole gasa nešto je u što Aprilija polaže velike nade i čime će odsad opremiti veliki broj svojih modela, a dosad se uglavnom mogla naći samo na natjecateljskim motociklima, s tek pokojom cestovnom iznimkom, poput Yamahinih supersportaša R6 i R1. No, dok



je Yamaha stala na samo jednoj, optimalnoj postavki ride-by-wire sustava, Aprilija je na svom novom Shiveru odlučila ponuditi tri mape rada koje omogućavaju potpunu kontrolu u svim uvjetima vožnje. Nešto slično imali smo prilike vidjeti i na prošlogodišnjem Suzukiju GSX-R 1000, no način na koji su to postigli u Apriliji donekle se razlikuje od Suzukijevog pristupa. Naime, iako i Suzuki koristi promjenjive mape rada motora, Aprilia u osnovi istu stvar postiže unosom različitih parametara u svoj ride-by-wire sustav, a ti se parametri, za razliku

Tri slova, T, R i S, smještena u gornjem lijevom kutu displeja na instrument ploči, obavještavaju vozača koja je mapa rada motora trenutno uključena



Model Shivera za 2008. godinu gotovo je identičan svome prethodniku. Od njega se razlikuje samo po rukohvatima za suvozača i neznatno izmijenjenom sjedalu





Agilni Shiver vrlo lako bi mogao zasjesti na čelo klase nakada srednje zapremine

od Suzukijevih mogu prepravljati do mile volje.

Detaljno smo način rada tog sustava objasnili u prvom testu Shivera objavljenom u 78. broju Moto Pulsa, pa se nećemo previše zadržavati na opširnom objašnjavanju njegova rada. Ponovit ćemo samo da iz ručice gasa izlaze čelični kablovi koji ulaze u ECU, a on zatim odlučuje koliko će otvoriti leptirasta tijela i brizgaljke, a

time i koliko će agregat u određenom trenutku dobiti goriva.

Budući da se ECU lako može reprogramirati, u Apriliji su za Shiver sada razvili tri mape rada elektroničkog gasa, umjesto jedne koja se dosad koristila. Tako sada imamo mapu rada za kišu, koja nudi prilično prigušenu snagu agregata i namijenjena je korištenju u skliskim uvjetima. Zatim je tu i "Touring" mapa, koja je

gotovo ista kao ona koja je dosad bila na Shiveru, sa samo neznatno doradenim parametrima u pojedinim režimima vrtnje agregata. No, treća mapa namijenjena je sportskoj vožnji i ona drastično mijenja ćud Aprilijinog agregata, nudeći gotovo trenutačan odaziv na ručicu gasa i znatno "sportskiji" osjećaj u vožnji.

Prebacivanje iz jedne mape u drugu izvodi se preko tipke elektropokretača nakon što je motocikl upaljen. Na displeju instrument ploče se sada u gornjem lijevom uglu uz sve dosad dostupne podatke nalazi i još i jedno od tri slova, R, T ili S, koja predstavljaju kišnu, turing ili sportsku mapu rada motora. Čim se agregat upali, motocikl je u "Touring" modu, a ukoliko ga poželite promijeniti, dovoljno je samo dva puta pritisnuti tipku elektropokretača, uz uvjet da je ručica gasa u zatvorenom položaju. Gas mora biti zatvoren isključivo zbog sigurnosnih razloga, jer je mape moguće mijenjati i u vožnji, a budući da su razlike između pojedinih mapa itekako primjetne, u Apriliji su se odlučili uvesti tu dodatnu mjeru osiguranja.

Pozabavimo se malo samim mapama, koje nam u suštini nude tri motocikla u jednome. Najslabija od njih je kišna, a nudi smanjenje snage i okretnog momenta za oko 30%, tako da je doista namijenjena vrlo lošim uvjetima vožnje i vjerujemo da će se malo tko njome koristiti u svakodnevnoj

upotrebi. Budući da nas je na našem testu pratilo sunčano vrijeme i ceste su bile suhe, nismo osjećali potrebu predugo se zadržavati u kišnoj mapi rada. Kako nam je "Touring" mapa već bila poznata s prošlogodišnjeg predstavljanja, odlučili smo je odmah preskočiti i krenuti na "Sport", a tu smo doista imali priliku osjetiti potpuno sirovih Aprilijinih 95 konja. Naime, iako "Turing" mapa nudi isti okretni moment i maksimalnu snagu, njihovo razvijanje do tih krajnjih vrijednosti je prigušeno elektroničkom, što je sjajno za vožnju udvoje ili ležerna putovanja prilikom kojih se više koncentracije posvećuje razgledanju krajobraza nego samoj vožnji. No, kako se Shiver sada pokazao kao prilično svestran motocikl, mapa sport i onima koji su željni agresivne vožnje omogućava da dođu na svoje. Ukoliko se odluči za nju, vozač će imati osjećaj da pod sobom ima motocikl koji ima osjetno više od samo 95 konja, a trenutačan odaziv na gas podsjetio nas je na stara vremena, kada motocikli nisu bili gotovo uškopljeni silnom elektronikom koja, iako svakako ima svojih dobrih strana, već polako počinje oduzimati strast vožnje na dva kotača. Upravo je u tome prednost Aprilijinog ride-by-wire sustava: svatko će u njemu naći nešto za sebe i voziti motocikl stilom koji mu najviše odgovara.

No, bilo da se radi o elektronici ili ne, oduševio nas je sam rad Aprilijinog



Shiver je udoban motocikl, no ipak posjeduje jasno izraženu sportsku crtu



Mapa 'Sport' pruža gotovo direktan odaziv na ručicu gasa i oslobađa živahnih 95 KS

agregata u svakom od tri odabrana načina rada. Čak i u najnižim okretajima agregat je radio izuzetno mirno i ugladeno, bez imalo štucajanja inače svojstvenog dvocilindrašima. Zapravo, da nema karakterističnog zvuka, skoro da biste pomislili da se ovdje radi o nekom četverocilindrašu.

Prikrivena agresivnost

Druga značajnija promjena na novom Shiveru odnosi se na postavke prednje vilice, koja je sada nešto čvršća u odnosu na prethodni model. Pri nešto mirnijoj vožnji to se gotovo i neće osjetiti, jer promjene nisu tako drastične da bi previše utjecale na udobnost, no u Apriliji su ipak uspjeli napraviti kompromis koji i onima

željnim sportske vožnje omogućava da dođu na svoje. Odaberemo li pritom još i mapu 'Sport', užitek je potpun. Jaka ubrzanja, snažna kočnja i brza prebacivanja iz jednoga zavoja u drugi sada se mogu obavljati s dodatnom agresivnošću, a motocikl ih mirnije podnosi. Doduše, u svjetlu nove prikrivene agresivnosti koju Shiver sada pokazuje, za još bolji osjećaj u vožnji sada smo poželjeli nešto širi upravljač, koji bi nam ponudio bolji oslonac pri brzim izmjenama smjera i prilikom vožnje u nagibu, kada je tijelo nagnuto na stranu. No s druge strane, Shiver ima još jedan nedostatak, a to je vrlo slaba zaštita od vjetra. Čim brzina prijeđe vrijednost od otprilike 150 km/h, vozač može očekivati

neugodne udare zraka koje bi široki upravljač samo još dodatno pojačao. Kad smo već kod toga, spomenimo i drugu malu zamjerku koja nam je promakla pri prvom susretu sa Shiverom: malo predugi odnosi u zadnja dva stupnja prijenosa. To spominjemo samo zato što je zaštita od vjetra slaba, pa će se rijetko tko odlučiti na dužu vožnju pri velikim brzinama, što znači da peti, a pogotovo šesti stupanj

prijenosa gotovo postaju štedni. Ovo inače ni ne bismo spominjali, no radi se o tome da nas je Shiver oduševio svojom živahnošću i snagom u prva četiri stupnja prijenosa, pa smo se na kraju osjećali prikraćenima za krajnje ubrzanje. No gledano s druge strane, može se reći da su ovako i oni umjereniji došli na svoje, a i s današnjim cijenama, gorivo nije stavka preko koje se olako prolazi.

Ni stari kupci nisu zaboravljeni

Potez koji je za svaku pohvalu je da Aprilia s novim Shiverom nije zaboravila svoje prve kupce. Kako je sustav ride-by-wire već imao pripremu za ugradnju novih mapa rada motora, oni koji su kupili prve Shivere mogu doći u svaki Aprilijin ovlaštenu servis i tamo će im potpuno besplatno i za samo nekoliko minuta biti ugrađene tri promjenjive mape koje se nalaze i na novim modelima.

U svakom slučaju, s cijenom od 61.900 kn Aprilija Shiver postavlja nove standarde u klasi nakeda srednje zapremine. S kočnicama preuzetim s puno snažnijeg i sportski orijentiranog Tuona, vrlo dobrim i ugladenim agregatom koji razvija 95 KS, atraktivnim dizajnom i tehnološkim rješenjima koja polako, ali sigurno otvaraju nova vrata u svijetu motociklizma, vjerujemo da je i više nego dostojan suparnik japanskoj konkurenciji. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, V90, četverotaktni
Promjer x hod: 92 x 56,4 mm
Obujam: 749,9 ccm
Odnos kompresije: 11:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 120 mm, straža monoamortizer hoda 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radialna kočiona čeljust s 4 klipa, straža disk promjera 245 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.265, širina 800, visina sjedala 810, osoviniski razmak 1.440, težina 189 kg
Deklarirano: snaga - 95 KS (69,8 kW) - 9.000 okr./min, max. okr. moment - 8,25 kgm (84 Nm) pri 7.000 okr./min.
Spremnik goriva: 16 l

+ imidž, dizajn, okretnost, cijena, moment, ubrzanje, kočnice, ride-by-wire

- niski oslonci za noge, zaštita od vjetra, prezatvoreni upravljač



Između ostaloga, Shiver sada ima nešto tvrđe podešenu prednju vilicu