

Dorsoduro je sportski motocikl projektiran prvenstveno za vozača i njegove potrebe, o čemu svjedoči i nedostatak oslonaca za noge suvozača te stražnjeg rukohvata



CIJENA  
64.900 KN



Jedinstven i atraktivan dizajn stražnjeg kraja vas sigurno neće ostaviti ravnodušnima

# Aprilia SMV 750 Dorsoduro

Odmah nakon premijernog predstavljanja u Milanu 2007. bilo je jasno da Aprilija s velikim ambicijama ulazi u sve popularniju klasu maxi supermota. Zahvaljujući atraktivnom dizajnu SMV 750 Dorsoduro već i u mirovanju oduzima dah, dok kvalitetna ciklistika i vrhunska tehnologija nagovještavaju maksimalni užitak u vožnji. U primjeni je svestran i zabavan, impresivnih karakteristika i zavidnih voznih osobina, dok će cijenom zasigurno „pomesti“ konkurenciju

Sjedalo je napravljeno po supermoto standardima, što znači da je dugačko, ravno i ne pretjerano obilato postavljeno

# Talijanski šminker

PIŠE: BORIS METIKOŠ

**S**IGLIANO: Dok japanska konkurencija pomalo spava na lovorikama, Aprilija ubrzava tempo i sve agresivnije ulazi u nove ili pak slabije zastupljene segmente tržišta motocikala. Nakon modela SXV, koji je još kao prototip lansirao Apriliju u sam vrh natjecateljskog supermota, pa RXV, njegovog off-road klona te Shivara 750, koji je dobrano protresao klasu nakeda srednje zapremine, tvrtka iz Noale nezaustavljivim tempom ide dalje. Najnovije ostvarenje, koje je svijetlo dana ugledalo prošle godine na svjetskoj premijeri na sajmu u Milanu, dolazi pod imenom SMV 750 Dorsoduro i cilja na sam vrh sve popularnije klase maxi supermota.

Uz KTM 990 SM, BMW Megamoto i Ducati Hypermotor, Aprilijin Dorsoduro je ustvari tek četvrti član ovog malog, ali ekskluzivnog društva koje je pokrenulo jedan sasvim novi trend u svijetu vozila na dva kotača. Zanimljivo je da su svi predstavnici aktualne maxi supermoto klase europske proizvodnje, kao i to da ih pokreću isključivo dvocilindrični agregati, a to je područje gdje Aprilija itekako ima što pokazati.

Dodamo li tome još i upečatljiv dizajn motocikla, koji je zasigurno jedan od najljepših u klasi, te očekivanu cijenu koja je daleko ispod prosjeka aktualne ponude, SMV 750 već u startu ima sve što mu je potrebno za uspjeh i zasigurno će

ostaviti "gorak okus u ustima" konkurencije, o čemu najslikovitije govori i sam njegov naziv - Dorsoduro (tal. tvrda kost).

Jedina nedoumica koju smo imali prije početka testiranja bila je osjetno manja zapremina motora u odnosu na ostale modele iz klase, no, nakon što smo ga isprobali na svjetskoj prezentaciji u Italiji i ta je sumnja „pala u vodu“ jer motocikl raspolaze zavidnim performansama i vrlo upečatljivim voznim osobinama. Samo testiranje smo odradili u okolici Rima, na ekstremno zavojitim cestama, koje su bile odličan poligon za ovako upravljiv i okretan maxi supermoto.

## Na dobrim temeljima

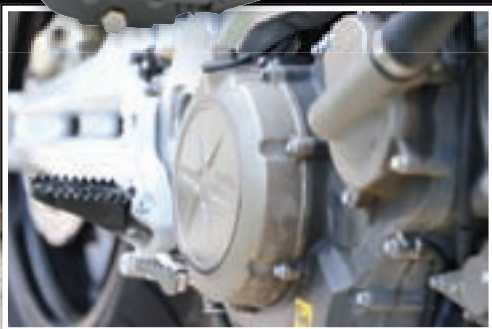
No, vratimo se još malo samom motociklu. Kao što je već poznato, u ovoj klasi (kao, uostalom, i u bilo kojoj drugoj) bitka između konkurenata ne vodi se samo na polju tehnologije i performansi, već je ovdje vrlo važan i dizajn, a ponekad je presudan i imidž same tvrtke. S tog aspekta Aprilija s ponosom može predočiti svoj životopis, u kojem su zabilježeni brojni uspjesi još od njenog prvog ulaska u svijet natjecateljskog supermota. Ukratko, od 2004. godine do danas osvojena su ni manje niti više nego četiri svjetska naslova, što samo potvrđuje kvalitetu i visoke standarde njihovog off-road koncepta. S modelom SMV 750 Aprilija samo nastavlja svoju uspješnu priču, odlazeći još korak naprijed, kako bi nakon supermota „hard“ orijenta-



**PRAZNA STRANICA**



◀ Kompaktan i moderan pogonski agregat s cilindrima postavljenim pod 90 stupnjeva preuzet je s Aprilijinog nakeda i prilagođen karakteru maxi supermota



Nakon inovativnog i vrlo uspješnog supermota hard orijentacije Aprilija nove standarde postavlja i u klasi cestovnih maxi supermota

cije postavila nove standarde i u okvirima tržišta cestovnih supermota. Iako manje zapremine, Dorsoduro je opremljen svim potrebnim detaljima koji ga stavljaju u direktnu konkurenciju s puno većim i kapacitetnijim modelima. Ovu konstataciju potkrijepit ćemo tvrdnjom da je motocikl razvijen u suradnji s „Aprilia Racing Centrom“, u kojem su nastali svi 125 i 250 GP motocikli, te pobjednički supermoto motocikl, što daje do znanja da je novi model izveden kao idealan spoj sportske i supermoto natjecateljske tehnologije. Isto tako, Dorsoduro isto tako dijeli veliki broj komponenti s već provjerenim proizvodima kao što su SXV i Shiver 750, koji su već dokazali svoje vrijednosti i osvojili srca mnogih obožavatelja.

No, ono što će vas prvo impresionirati na ovom modelu je zasigurno njegov prepoznatljiv i svjež dizajn vrlo jednostavnih, ali nadasve upečatljivih i atraktivnih linija. Ako je netko u stanju iz vrlo oskudne nadgradnje stvoriti unikatnu i oku ugodnu cjelinu, onda je to ruka talijanskih majstora dizajna.



U vožnji motocikl oduševljava svojim uspravnim položajem i širokim upravljačem, koji na vozača prenose osjećaj maksimalne kontrole i sigurnosti



**PRAZNA STRANICA**

U odnosu na Shiver 750, s kojim dijeli mnoštvo elemenata, supermoto verzija se odlikuje nešto dužim međuosovinskom razmakom i trvdim set-upom ovjesa, zbog čega u vožnji ostavlja dojam puno veće krutosti i čvrstoće prednjeg kraja



▲ I prednji i stražnji ovjes dozvoljavaju regulaciju na predopterećenju opruge i hidrauličkom povratu, a odlikuju se i nešto dužim hodom od 160 mm

## Koncentracija adrenalina

Pri dizajniranju Dorsodura kao početna osnova uzet je njegov manji brat SXV, koji se i sam može pohvaliti vrlo atraktivnim dizajnom. Njegovim je obrisima pridodana velika doza elegancije, talijanskog stila i prepoznatljivog šarma, kako bi se dobio potpuno svjež motocikl koji će vas trenutačno osvojiti poput prekrasne djevojke manekenskog stasa. A manekenstvo je nešto u što se ovaj model dobro razumije. Voli pozirati, na sebi nosi samo najnužnije krpice i bez srama pokazuje sve svoje atribute.

Prateći supermoto smjernice, prednjim krajem motocikla dominira visoko uzdignut blatobran, što je naslijeđe prvih off-road prerada i nezaobilažan estetski element svakog pravog supermota. Za razliku od blatobrana, puno inovativnije djeluje prednje svijetlo relativno velikih dimenzija izvedeno po uzoru na kacigu rimskog legionara, kao što je to bio slučaj i kod modela Pegaso Strada. Zavidnih dimenzija je i vjetrobranska maska, koja u primjeni osigurava sasvim solidnu zaštitu.

Instrumenti su vrlo moderni, kompaktni i lagani, a izvedeni su kao kombinacija analogne i digitalne

jedinice. Kompletna upravljačka ploča ustvari je preuzeta s modela Shiver, što znači da je riječ o dijagnostičkoj centrali s memorijom koja podatke dobiva preko CAN (Controlled Area Network) kablova, koji smanjuju broj žica i štede težinu. Pozadina je osvijetljena u LED tehnologiji koja se može regulirati u tri nivoa. Analogna zona ima crnu podlogu i svijetli bijelo, digitalna je crvene boje, dok se izbornikom na putnom kompjuteru upravlja pomoću tipke na lijevoj strani ručke upravljača.

Upravljač je širok i otvoren, gotovo motokros tipa, a odlikuje se i promjenjivim promjerom koji se izmjenjuje preko konusa.

Iako zbog bočnih oplata djeluje dosta veliko, spremnik goriva od 12 l je relativno malih dimenzija, kako bi se uz vitkije linije motocikla osigurala i što veća pokretljivost vozača na motociklu. Ipak, zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju goriva posljednje generacije i navedena zapremina je dostatna za oko 220 km vožnje. Da bi sloboda kretanja vozača bila što veća, sjedalo je također izvedeno prema supermoto standardima: dugačko je, ravno i ne pretjerano obilno postavljeno, kako bi



Kako bi se motocikl mogao pohvaliti što vitkijim linijama, u području sjedenja spremnik goriva ima reducirane dimenzije, a samim time i ukupnu zapreminu



Zaustavljanje je povjereno prednjim radijalnim klijestima sa četiri klipača s metalno opletenim kočionim crijevima



◀ Instrument-ploča je pregledna i opremljena svim čudima današnje hi-tech tehnologije. Biranje između mapa: R, S i T izvodi se jednostavnim dvostrukim pritiskom na tipku elektropokretača



▲ Kao i kod modela Pegaso Strada, prednje svijetlo novog modela je izvedeno po uzor na kacigu, ali u modernijoj verziji većih dimenzija



Motocikl je na zavojitim dionicama vrlo okretan i upravljiv, dok je na brzim pravcima iznenađujuće stabilan i miran

## Domaći modeli opremljeniji

Već i prvih par najava koje smo čuli na tiskovnoj konferenciji dalo nam je do znanja da Aprilija „lansira“ ovaj model na tržište ne samo s velikim ambicijama, nego i s velikim očekivanjima. Prema videom, Dorsoduru predviđamo svijetlu budućnost, no, ono što nam nikako nije bilo jasno je zašto se

jedan ovako atraktivan i zabavan te nadasve funkcionalan motocikl nudi bez oslonaca za noge suvozača. S jedne strane u potpunosti shvaćamo marketing tvrtke i njihovo veličanje proizvoda kao ekstremnog, sportskog motocikla namijenjenog „solo“ vožnji i traženju vlastitih granica, dok se s druge strane ne možemo

oteti dojmu da je ipak riječ o agresivnom, ali funkcionalnom modelu za raznovrsnu primjenu i široki krug kupaca. Ova je nedoumica na kraju riješena tek detaljnim pregledom dodatne opreme, na čijem smo popisu našli i nepotrebno odstranjene oslonce suvozača. Osim njih na dugačkom popisu pribora za kozmetičko uljepšavanje i personalizaciju motocikla uz mnoštvo atraktivnih detalja našao se i stražnji rukohvat, koji inače gotovo uvijek dolazi kao dio serijske opreme. Krajnji zaključak je da estetika još jednom odnosi pobjedu ispred praktičnosti, a

cijenu će po tko zna koji puta opet morati snositi korisnik. Na sreću, na prezentaciji smo dobili i nekoliko neslužbenih informacija, prema kojima bi se SMV 750 Dorsoduro na hrvatskom tržištu trebao isporučivati s već ugrađenim osloncima za noge suvozača i stražnjim rukohvatom, što u konačnici ne bi smjelo utjecati na prodajnu cijenu motocikla. Ako se to uistinu i obistini, možemo reći da spadamo među malobrojna tržišta koja se mogu pohvaliti potpunom ponudom. No, kako kažu oni stari i iskusni: „živi bili, pa vidjeti“.



Zahvaljujući upečatljivom dizajnu, modernom agregatu i impresivnim voznim osobinama te cijeni, koja je daleko ispod prosjeka konkurencije Dorsoduro će zasigurno ostaviti gorak okus u ustima konkurencije, o čemu najslikovitije govori i sam njegov naziv - Dorsoduro (tal. tvrda kost)

vozač dobivao što kvalitetniju informaciju sa stražnjeg kotača. No, to ne znači da je sjedalo neudobno. Naprotiv, dosta je široko i dobro profilirano, tako da ne umara ni nakon cjelodnevnih vožnje.

Jedan od najupečatljivijih detalja koji dominiraju stražnjim krajem svakako su njegovi veliki i plosnati ispušni topovi, kao i neobično stop svijetlo koje između njih viri poput vrha oštrem strijele spremne da svakog trenutka poleti. Ispušni sustav je toliko lijepo izrađen, da na stražnjem kraju uopće nije potrebna plastika oko svjetla. Zahvaljujući upravo tim elementima Dorsoduro djeluje posebno i unikatno i teško ga je zamijeniti s nekim drugim modelom. Osim toga, ispušni sustav u potpunosti zadovoljava stroge Euro 3 norme, a opremljen je i trostaznim katalizatorom u ispuhu sa Lambda senzorom.

Sve u svemu, s koje ga god strane pogledali, Aprilijin novi maxi supermoto je originalan i posve prepoznatljiv. Pravi Talijan.

### Sportsko naslijeđe

Kao što je i uobičajeno u ovoj klasi, motocikl se sprijeda oslanja na upside-down vilicu promjera 43 mm i ukupnog hoda 160 mm, koja se može podešavati na predopterećenju opruge i hidrauličkom povratu. Straga se nalazi aluminijska vilica, na koju je s desne strane pričvršćen Sachov monoamortizer, također podešiv na predopterećenju opruge i hidrauličkom povratu, ukupnog hoda 160 mm. Ovakav smještaj stražnjeg amortizera samo s jedne strane rješenje je koje je preuzeto sa Shivera, kako bi se napravilo mjesta za ispušne grane i topove u sredini, ali istovremeno i kako bi se skratila dužina motocikla u cijelosti. Zahvaljujući toj izvedbi amortizer više ne trpi dodatno zagrijavanje ispušnih grana, a dobivena je i puno bolja konfiguracija ispušnih grana.

Osim toga, stražnji amortizer je povezan s vilicom bez progresivnog polužja, što je rješenje koje je prvi počeo koristiti austrijski KTM na svojim modelima.

Nezaobilazni standard klase koji najavljuje ekstremno sportsku orijentaciju Dorsoduro su i prednje radialne kočnice s četiri klipića, kao i valoviti prednji diskovi masivnih dimenzija od 320 mm. Stražnji disk je promjera 240 mm i na njega djeluju kočiona klijesta s jednim klipićem, no, iako manje upečatljiv od svoje sprijeda postavljene rodbine, i on se može pohvaliti sportskim usmjerenjem, ako ni zbog čega drugog, onda zbog valovitog dizajna samog diska. I prednji i stražnji kočioni sustav su opremljeni opletenim kočionim crijevima, koja osiguravaju konstantne performanse bez obzira na snagu i učestalost upotrebe.

Racing „štih“ nadopunjuju i crni aluminijski naplatci izvedeni po uzoru na sportski model RSV 1000, kao i niskoprofilne cestovne gume dimenzija 120/70 ZR 17 sprijeda i 180/55 ZR 17 straga.

Vrlo upečatljivo djeluje i okvir motocikla izrađen od kombinacije čeličnih cijevi i aluminijskih profila, koji je gotovo u potpunosti preuzet sa Shivera 750, naglašavajući tako njihovo srodstvo i bliske rodbinske veze s modelima puno ekstremnije orijentacije kao što su SXV i RXV.

### Provjerena tehnologija

Što se agregata tiče, Aprilija je i tu ostala vjerna provjerenim rješenjima koja već drugu godinu za redom pokreću njihov popularni naked srednje zapremine. Da ne ponavljamo hvalospjeve iz prethodnih napisa, u kojima smo detaljno opisali taj model, spomenut ćemo samo da je

riječ o modernom i kompaktnom tekućinom hlađenom V2 motoru s cilindrima postavljenim pod 90 stupnjeva, sa 4 ventila po cilindru i dvije bregaste osovine, te razvodom u obliku kombinacije zupčanika i lanca. Tu je još i spojka, koja se nalazi u uljnoj kupci, kao i niz raznoraznih tehničkih pikanterija koje prate sve moguće parametre rada motora. Kad smo se već dotakli tehnološkog aspekta, moramo spomenuti i drugu generaciju "Ride by wire" tehnologije upravljanja gasom, koja je zadužena za maksimalnu iskoristivost rada motora u svim režimima vrtnje. U stvari, na temelju brojnih podataka koji se obrađuju u ECU, umjesto same komande gasa centralna jedinica odlučuje koliko će se otvoriti leptirasta tijela i brizgaljke, a time i koliko će agregat u određenom trenutku dobiti goriva.

Zahvaljujući tom sustavu u potpunosti se optimizira rad motora, njegova potrošnja kao i emisija ispušnih plinova. Budući da se ECU može lako i preprogramirati, Dorsoduro ima i tri mape rada elektroničkog gasa namijenjene sportskoj, turističkoj i vožnji po kiši, no, tim detaljima ćemo se pozabaviti u opisu vožnje.



Kako bi zadovoljio stroge Euro 3 norme, ispušni sustav je opremljen trostaznim katalizatorom sa Lambda oxygen senzorom



Kako bi narav pogonskog agregata u potpunosti pratila željeni karakter Aprilijinog maxi supermota izmijenjene su pojedine postavke ukupne snage i okretnog momenta. Tako je u odnosu na njegovu naked inačicu ukupna snaga Dorsodura smanjena sa 95 KS na 92 KS pri 8.750 okr/min, dok je vrijednost okretnog momenta povećana sa 8,2 kgm na 8,4 kgm, koji su dostupni već na vrlo niskih 4.500 okr/min. Iako će se nekima na prvi pogled učiniti da je SMV 750 bez razloga ostao zakinut za nekoliko konjskih grla i da nije baš pretjerano profitirao ovim novim postavkama, u primjeni se pokazalo da njegov motor reagira na komandu gasa puno živahnije i eksplozivnije nego što je to slučaj kod Shivera. Za razliku od njega Dorsoduro se izdužio punih 15 mm i ima međuosovinski razmak 1.505 mm, što upućuje na bolju stabilnost u vožnji, ali i malo usporene reakcije prilikom brzih promjena smjera. No, zahvaljujući dijelovima koja je izvedena na nadgradnji ukupna težina je smanjena za puna 3 kg i iznosi 186 kg, što kompenzira tu usporenost, jer je lakše upravljati manjom masom. Razlike u koncepciji vidljive su i u visini sjedala, koje je sa 810 mm podignuto na 870 mm. Ipak, bez obzira na te dimenzije (koje na papiru djeluju kao korak unazad) Dorsoduro u vožnji ostavlja dojam puno manjeg motocikla zahvaljujući uskim bokovima i uskom sjedalu, tako da će se i osobe nižeg stasa bez većeg napora moći nogama osloniti na tlo.

### Užitak po svačijem ukusu

Čim se nađete za upravljačem, Aprilijin maxi supermoto oduševljava svojim uspravnim položajem i širokim upravljačem, koji na vozača prenose osjećaj maksimalne kontrole i sigurnosti. S druge strane, zahvaljujući kratkom spremniku goriva i dugačkom sjedalu vozač ima neograničenu slobodu kretanja, a i sama pozicija sjedenja je dodatno pomaknuta prema naprijed, što pridonosi boljoj kontroli cijelog motocikla.

Nakon kratkog zagrijavanja agregata krećemo na testnu rutu i odmah primjećujemo dobro odmjerenu ergonomiju i intuitivnost svih komandi. Naime, sve komande su dobro raspoređene i praktične za upotrebu, dok je smještaj vozača vrlo prostran i zadovoljavajuće udoban. Nakon što smo se privikli na motocikl, pojačavamo tempo kako bismo otkrili sve što ovaj „stroj“ pruža.

Kao što smo već nagovijestili, Dorsoduro je na zavojitim dionicama vrlo okretan i upravljiv, dok je na pravim pravicima iznenađujuće stabilan i miran.

U zavoje ulazi brzo i precizno, ne širi putanju i odlično upija sve neravnine na cesti. Isto tako, prednji kraj je uvijek izrazito čvrst i kompaktnan, iako ponekad zna djelovati i pomalo težak, što je vjerojatno posljedica većeg opterećenja prednjeg kraja. No, to niti u jednom trenutku ne utječe na željenu putanju, koja se u svakom trenutku može lako korigirati. I izmjene smjera su brze, iako ne i ekstremno reaktivne, a motocikl pri tome uvijek ostaje miran i čvrsto prati zadanu putanju.

No, da bi negdje dobio, drugdje moraš izgubiti. Ovdje prvenstveno mislimo na produženi međuosovinski razmak, koji je donekle umanjio brzinu reakcije prilikom učestalih promjena smjera kretanja, ali je zato motociklu podario veću stabilnost. To nam je bilo od velike pomoći na dionicama s jako oštećenom podlogom, na kojima se Aprilijin supermoto pokazao vrlo smirenim i pouzdanim, savladavajući ih bez pretjeranog stresa i napora. Osim navedene vrijednosti međuosovinskog razmaka u tim uvjetima do svog punog izražaja dolaze i novi položaj vozača i drugačiji set-up ovjesa, koji svoj zadatak obavlja zaista kvalitetno. U stvari, duži hod ovjesa ne znači da je motocikl podešen mekano. Naprotiv, dovoljno je tvrd da zadovolji u sportskoj primjeni, dok je veći hod namijenjen kvalitetnijoj apsorpciji nepravilnosti podloge.

U svakom slučaju, ovjes je još jedan od jakih aduta ovog motocikla jer je gotovo savršeno podešen i uravnotežen za cestovnu vožnju. Zahtjevnijim vozačima koji će ovaj model voziti na samoj granici njegovog maksimuma, kao i onima koji su uvjereni da im tvorničke postavke ne odgovaraju, na raspolaganju je i ručno podešavanje ovjesa, tako da njegov rad mogu prilagoditi svojim željama i mogućnostima.

Bez obzira u kojem se režimu nalazili, agregat uvijek radi izuzetno mirno i ugladeno i lišen je gotovo svih vibracija inače svojstvenih klasičnim dvocilindrašima. U stvari, da nema karakterističnog zvuka skoro da biste pomislili da se ovdje radi o nekoj potpuno drugačijoj koncepciji agregata



Motor ostavlja dojam puno veće snage od deklariranih 92 KS



Iako manje zapremine, Dorsoduro je opremljen svim potrebnim detaljima koji ga stavljaju u direktnu konkurenciju s puno većim i kapacitetnijim modelima. Po uzoru na SXV i Shiver okvir Dorsodura je izveden kao kombinacija čeličnih cijevi i aluminijevih profila. Racing „štih“ nadopunjuju i crni aluminijevski naplatci izvedeni po uzoru na sportski model RSV 1000

koja udomljuje barem još jedan ili dva cilindra više. Vibracije nisu izražene niti na osloncima za noge, iako su oslonci pravog off-road tipa, što znači da nemaju gumene obloge. Motor vuče linearno i pravilno već od najnižih okretaja, a sam vozač određuje kako će se snaga iskazivati izborom željene mape rada između modula „Sport“, „Touring“ i „Rain“. Sama izmjenjena moda izvodi se vrlo jednostavno, dvostrukim pritiskom na tipku elektropokretača, uz uvjet da je motor upaljen i da se ručica gasa nalazi u zatvorenom položaju.

Sa svakim pokretanjem motocikl se automatski postavlja u režim „Touring“, što je označeno slovom T u gornjem lijevom kutu displeja, koji je najprimjereniji svakodnevnoj primjeni i manje iskusnim vozačima. Naime, u ovoj postavci maksimalna snaga je prigušena elektronikom, što se u primjeni očituje pomalo praznim odgovorom na ručicu gasa sve do 6.500 okr/min. Nakon toga snaga se oslobađa puno snažnije, iako i dalje nedovoljno primjereno karakteru motocikla. Ovu smo mapu koristili prvih nekoliko kilometara i zaključili da je najprimjerenija relaksirajućoj vožnji i opuštenim putovanjima.

No, prelaskom na mapu „Sport“ SMV 750 iz korijena mijenja svoju ćud i postaje vrlo živahan stroj, koji će svojim performansama očarati i najzahtjevnije korisnike. Odgovor na komandu gasa je trenutačan, a vrijednost maksimalnog okretnog momenta dostupna je već na 4.500 okr/min. U ovoj postavci vozač dobiva osjećaj prave, sirove



Zahvaljujući uskoj koncepciji, kratkom spremniku goriva i dugačkom sjedalu vozaču je osigurana velika sloboda kretanja po motociklu

snage motocikla, koja se iskazuje puno brutalnije nego što bi se to moglo zaključiti iz deklariranih 92 KS. Iako smo u ovoj postavci prevalili najviše kilometara - kako bismo ispitali maksimalne mogućnosti ovog motocikla, ali i sebi osigurali potpuni užitek i željenu razinu adrenalina - u nekim nas je situacijama, moramo priznati, dosta neugodno iznenadio previše direktan odgovor komande gasa.

Jedna od takvih situacija je upravo vožnja po oštećenom kolniku, koja je zbog poskakivanja motocikla uzrokovala i gotovo neprimjetno kretanje ruke na gasu, a samim time i neželjeno 'zatrzanje', koje je posljedica preosjetljivog gasa. S druge strane, prilikom vožnje na stražnjem kotaču, kada nam je baš trebao što direktniji gas, došlo je do izvjesnog kašnjenja na našu komandu. Naime, u trenutku kad smo došli do „vage“ i otpustili gas, Dorsoduro je nastavio još djelić sekunde, priuštivši nam tako par stotinki sekunde straha, obzirom da se takvoj reakciji nismo nadali, a i dobrano smo prešli kut idealne pozicije.

Za razliku od „sporta“, kišna postavka „R“ je daleko najslabija i reducira ukupnu snagu i okretni moment za oko 30%, tako da je doista namijenjena vrlo lošim vremenskim uvjetima, u kojima je za sigurnu vožnju od presudne važnosti osjećajno i mekano oslobađanje snage.

O vjetrobranskoj zaštiti ne možemo dati neko suvislo mišljenje, obzirom da nam konfiguracija testnog poligona nije dozvoljavala održavanje visokih putnih brzina. No, obzirom na veličinu maske, koje je uz to još i dobro profilirana, te natprosječnu visinu našeg test vozača možemo samo reći da je zaštita od vjetra zadovoljavajuća do brzine od 130 - 140 km/h, što je i više nego dobro u okvirima klase kojoj pripada.

Kako je kompletan kočioni sustav preuzet sa Aprilijinih sportskih ostvarenja, o kočnicama možemo reći samo da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće gotovo savršeno dozirati. Ali ono što nas je oduševilo još više od same snage je mogućnost kočenja duboko u zavoj, čemu pridonose specifična konstrukcija V-2 agregata i tvrde podešen ovjes, koji je postojan i ne narušava stabilnost motocikla. Isto tako, zahvaljujući tvrđem set-upu imali smo dojam veće kompaktnosti prednjeg kraja, kao i izrazito kratkog zaustavnog puta.

### „Best buy“

SMV 750 Dorsoduro na tržište možda dolazi kao zadnji, no, zbog svog raznovrsnog karaktera, svježeg dizajna i korištene tehnologije ubrzo bi mogao postati i prvi nositelj vrlo oskudnog društva maxi supermota. Dodamo li tome još i očekivanu cijenu od oko 64.900 kn, koja je znatno ispod razine konkurencije, Aprilijin predstavnik postavlja nova mjerila u klasi i u potpunosti opravdava uloženo. Uz crnu, crvenu i sivu varijantu ovog talijanskog šarmera budućim vlasnicima je na raspolaganju i mnoštvo dodatne opreme za podizanje vizualnog identiteta, ali i praktičnosti. Tu su putne torbe, oslonci za noge suvozača, stražnji rukohvat, glodane poluge upravljača, karbonski dijelovi te, naravno, nezaobilazna antihopping spojka. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, V90, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 92 x 56,4 mm
<b>Obujam:</b> 749,9 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilin.
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski profili i čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 160 mm, straga monoamortizer hoda 160 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radialna kočio na čeljust s 4 klipa, straga disk promjera 240 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> Duljina 2.216, širina 905, visina sjedala 870, osovinski razmak 1.505, težina 186 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 92 KS (67,3 kW) - 8.750 okr./min, max. okr. moment - 8,4 kgm (82 Nm) pri 4.500 okr./min.
<b>Spremnik goriva:</b> 12 l

**+** atraktivan dizajn, okretnost, cijena, moment, kočnice, ride-by-wire, promijenjive mape

**-** zaštita od vjetra, tvrda spojka