

## Aprilia Sportcity One 50/125 i Cube 300

SPORTCITY CUBE 300  
30.770 KN

Na svjetskoj prezentaciji u Milanu imali smo priliku testirati tri nova skutera koji sada upotpunjavaju Aprilijinu gamu Sportcity. I dok je Sportcity One 125 obnovljena verzija već postojećeg modela, Sportcity One 50 i Sportcity Cube 300 i.e. su potpuno novi skuteri na tržištu

# Sport i grad

SPORTCITY ONE 50  
13.745 KN

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**

**O**naj tko je u Apriliji birao ime za ovu gamu skutera definitivno nije pogriješio pri izboru. Sportcity jednom riječju savršeno obuhvaća sve što vozači mogu očekivati od njega: sportsku okretnost koja omogućava brzo probijanje kroz prometne gužve, poprilično atraktivan dizajn te primjerenu dozu opreme, udobnosti i prostranosti. Ukratko, sve što bi se moglo poželjeti od jednog gradskog skutera. A mjesto prezentacije najnovijih Sportcity modela sasvim prikladno je bio upravo grad. I to ne bilo koji, već Milano, svjetsko središte mode. Naravno da užurbani tempo života u jednom takvom velegradu vrlo često nameće životni stil koji je teško pratiti. Morate biti spremni vrlo brzo s jednoga mjesta doći na drugo, a automobil vam pritom nikako neće biti vozilo po izboru. Nepraktičan je prije svega zbog svoje veličine, a drugi problem je i u tome što ste u tom slučaju prisiljeni tražiti parkirno mjesto, a doći do

njega u jednom velegradu kao što je Milano je vrlo često gotovo nemoguća misija. Naravno, uvijek se kao rješenje nudi javni gradski prijevoz, no ukoliko tražite potpunu autonomiju kretanja, najbolje rješenje je upravo skuter, barem dok su temperature zraka iznad ništice. E sad, skutera svakim danom ima sve više i iz godine u godinu smo svjedoci nastanka novih klasa, koje se nikako ne mogu svrstati pod klasične skutere. Najbolji primjer za to je Gilera GP 800, monstrum koji sa svojih 85 KS može iza sebe ostaviti i popriličan broj čistokrvnih motocikala. Naravno da jedan takav skuter sa svojih 245 kg suhe težine nije baš idealan izbor za probijanje kroz gradsku gužvu. Za tu zadaću su puno primjereniji lakši i kompaktniji i lakši skuteri, čiji vrhunac ponude predstavljaju upravo modeli Sportcity.

### Dva u jednome

Dosad je Aprilia na tržištu nudila modele zapremine 125, 200 i 250 kubičnih centimetara, no predstavljanjem dva nova modela upravo je još više proširila svoju ponudu i tako zadovoljila i one najizbirljivije među nama. I dok je Sportcity Cube 300

i.e. zapravo zamjena za dosadašnji model Sportcity 250, a model 125 je obnovljena verzija već postojećeg skutera, najmanji Sportcity 50 je prinova u ovoj obitelji i nudi sve pogodnosti koje donosi jedan skuter velikih kotača. To znači da istodobno omogućava vrlo veliku razinu štedljivosti i izrazitu okretnost koju sa sobom donosi agregat male zapremine. Naravno da mu performanse nisu jača strana, no nitko od njega to niti ne očekuje. Ukoliko ipak želite nešto veće performanse, a pritom ne biste htjeli žrtvovati previše novca za gorivo, vrlo vjerojatno će vam se kao idealan izbor učiniti Sportcity One 125. Model od 125 kubičnih centimetara, naime, dijeli gotovo sve svoje komponente s najmanjim modelom iz porodice Sportcity. Izgledom su gotovo istovjetni i jedinu razliku ćete moći primijetiti ako se zagate u pogonske agregate. To znači da su im i ciklističke kote identične, baš kao i izbor elemenata ovjesa i kočnica. No, krenimo redom.

Aprilia Sportcity One odlikuje se jednostavnim i nenametljivim linijama, koje istodobno zrače osеbujnošću na kakvu smo već navikli kada govorimo o talijanskoj školi dizajna. Uska prednja silueta skute-



SPORTCITY ONE 125  
23.860 KN





Skuteri od 50 i 125 ccm dijele isti kočioni sklop



Instrument ploča za Sportcity One 50 i 125 jednostavnog je, no ipak maštovitog izgleda

Model od 50 ccm idealan je za promet strogim gradskim središtima



Prostor ispod sjedala ne nudi previše prostora, no ipak je dovoljan za smještaj kacige

ra već na prvi pogled nagovještava da će se ovo prometalo u gradskoj vrevi snalaziti kao riba u vodi. Prednjim dijelom oplata dominiraju dva velika zakošena svjetla, pred kojima kao da su ustuknuli pokazivači smjera i potražili utočište ispod oskudne maske, koja ne nudi gotovo nikakvu zaštitu od vjetra, već služi isključivo kao kućište za ploču s instrumentima. Ispod prednjega dijela oplata nailazimo na neobično veliki prazni prostor prije nego što nam pogled padne na prednji kotač, čije nam velikodušne dimenzije od 14" ulijevaju sigurnost. Podnica je prostrana i omogućava vrlo ugodan smještaj nogu, a na nju se neupadljivo nadovezuju posebno dizajnirani oslonci za noge suvozača. Samo sjedalo je ugodno podstavljeno i ergonomski profilirano te nudi sasvim pristojnu razinu udobnosti, a

prostor ispod njega dovoljno je velik za smještaj jedne integralne kacige. Taj bi prostor bio još i veći da se u njegovom nastavku ne nalazi spremnik goriva zapremine 7,5 litara.

Stražnji dio skutera zbog svojih je nešto zaobljenijih linija donekle u suprotnosti s puno oštrijim prednjim krajem, no vještji su ga dizajneri ipak nekako uspjeli ukomponirati u skladnu i elegantnu cjelinu. Tome su doprinijela i dva elipsasta razmaknuta stražnja svjetla, u koja su uklopljeni i pokazivači smjera. Cjelokupni dizajn stražnjega dijela oba skutera jasno daje do znanja da je inspiracija za njih nastala na osnovi dosadašnjih modela Sportcity. No iako je dosad

model od 125 kubičnih centimetara dijelio više zajedničkih osobina sa svojom većom braćom, čini se da je sada posve pao pod utjecaj najmlađeg i najslabijeg modela. Shodno tome, čini se da su i kod njega konstruktori prvenstveno imali na umu ekonomičnost, dok su performanse pale u drugi plan. Tako sada Sportcity One 125 iz agregata izvlači 10,84 KS pri 8.000 okr/min, dok je dosad razvijao mnogo uvjerljivijih 15 KS pri 9.500 okr/min. Vrijednosti provrta i hoda ostale su iste i iznose 57 x 48,6 mm, no kompresija je s 12,5:1 smanjena na vrijednost od 11,1:1. Uz manju maksimalnu snagu, novi agregat sada proizvodi i manji maksimalni okretni moment i on sada izno-

si 10,04 Nm pri 7.000 okr/min, dok je on dosad iznosio 11 Nm pri 8.250 okr/min. Snaga je na novom modelu smanjena u odnosu na dosadašnji Sportcity 125, no s druge je strane naglasak sada stavljen na ekonomičnost, a agregat od 125 kubičnih centimetara je još uvijek u stanju potjerati ovaj skuter do maksimalne brzine od 90 km/h.

S najmanjim agregatom je stvar malo drukčija i on razvija tek nešto više od četiri konjske snage pri 9.500 okr/min, dok maksimalni okretni



Jednostavnost dizajna ne umanjuje atraktivnost



Kotači od 14" doprinose boljoj stabilnosti i ulijevaju sigurnost



Mali pretinac ispod ploče s instrumentima dovoljno je velik za smještaj najnužnijih sitnica



Oslonci za noge suvozača ne mogu se uvući na modelima od 50 i 125 ccm

**Sportcity One 125 nudi vrlo dobar kompromis između male potrošnje i iskoristivih performansi**

moment iznosi 3,66 Nm pri 6.500 okr/min.

Shodno tome, ni performanse nisu ništa osobito, no budući da najmanji Sportcity troši samo dvije i pol litre goriva na prijeđenih sto kilometara, to ga čini idealnim vozilom za sami centar grada, gdje su gužve najveće.

U vožnji se oba skutera ponašaju vrlo slično i jedina značajna razlika je snaga agregata, što znači da je manji Sportcity nešto okretniji, ali zato i znatno sporiji. Oba skutera su u vožnji vrlo stabilna, a zasluge za to pripadaju kotačima od 14", te vrlo ugodno podešenim elementima ovjesa. Naprijed je taj zadatak povjeren teleskopskim vilicama promjera 32 mm i hoda 82 mm, dok je straga jedan amortizer s mogućnošću podešavanja predopterećenja i hoda 84 mm. U vožnji se ta kombinacija pokazala kao vrlo dobro rješenje i oba skutera nude vrlo visoku razinu udobnosti, ne žrtvujući pritom preciznost upravljanja. No, u vožnji nas je dosta smetalo lupanje prednje maske dok smo prelazili preko neravnina na cestama. Isprva smo mislili da nešto na našem testnom skuteru nije dobro pričvršćeno, no ubrzo smo se uvjerali da i ostali testni primjerci pate od istog problema. Ništa strašno, ali taj zvuk doista može biti neugodan.

Kočioni sklop se na oba skutera naprijed sastoji od jednog diska promjera 220 mm s plivajućom čeljusti i dva klipića, dok je straga kočenje povjereno bubanj kočnici promjera

Model od 125 ccm u vožnji je tek je neznatno tromiji od daleko slabijeg Sportcityja 50



Podnica je prostrana i ne ograničava smještaj nogu

#### Sportcity One 50/125

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 39 x 41,8 mm / 57 x 48,6 mm
<b>Obujam:</b> 49,9 ccm / 124 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12:1 / 11,1:1
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> sprijeda klasična vilica promjera 32 mm, hod 85 mm, straga agregat kao ovješeni element s monoamortizerom hoda 84 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-14, stražnja 120/70-14
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 220 mm, straga bubanj promjera 140 mm
<b>Dimenzije i težina:</b> duljina 1.950 mm, širina 740 mm, osovinski razmak 1.358 mm, visina sjedala 775 mm, težina n.d.
<b>Deklarirano:</b> snaga - 4,22 KS (3,11 kW) pri 9,500 okr/min / 10,84 KS pri 8,000 okr/min; zakretni moment 3,66 Nm pri 6,500 okr/min / 10,04 Nm pri 7,000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 7,5 l

**+** kompaktnost, praktičnost, okretnost

**-** performanse, zaštita od vjetra



Za zaustavljanje Cubea 300 i.e. zadužena su dva impresivna diska promjera 260 mm



Ploča s instrumentima za model Cube 300 potpuno je izmijenjena u odnosu na dosadašnje Sportcity modele



**Voznja Sportcity Cubea 300 pravi je užitek, bez obzira na vremenske uvjete**

140 mm. Moramo priznati da su nas kočnice vrlo ugodno iznenadile svojom snagom i mogućnošću doziranja, osobito stoga što nam je tijekom cijelog testa dosadivala kiša, pa smo se tako na sklimskim prometnicama mogli uvjeriti u njihovu preciznost.

Sve u svemu, Sportcity One 50 i 125 ostavili su na nas vrlo povoljan dojam konkretnih i praktičnih urbanih skutera koji se savršeno dobro snalaze u svojoj prirodnoj sredini i nemaju nikakvih pretenzija napustiti je.

### Zapremina na kubik

Za razliku od oba modela Sportcity One, treći, ujedno i najveći Sportcity već polako ulazi u svijet maks skutera, ako ničim drugim, onda svojom zapreminom. To se može zaključiti već iz same činjenice da je naziv novoga modela Cube, čime se željelo

naglasiti da mu se zapremina približila brojci od 300 ccm, točnije s 244 ccm je narasla na 278,3 ccm. Provrt i hod jednocilindričnog agregata sada iznose 75 x 63 mm umjesto dosadašnjih 72 x 60 mm. Omjer kompresije također je s 11:1 podignut na 11,5:1, no zanimljivo je da je snaga ostala ista i iznosi 22,5 KS pri isto tako nepromijenjenih 8.000 okr/min. Jedini napredak vidljiv je u neznatno većoj vrijednosti maksimalnog okretnog momenta, koji sada iznosi 22 Nm pri 6.500 okr/min, dok je na modelu od 250 ccm on bio 21 Nm pri 6.250 okr/min. U Apriliji su nas uvjeravali da je prednost povećane zapremine povoljniji i iskoristiviji okretni moment, što se u vožnji i osjeća, no samo pri srednjim režimima rada, kada taj novi agregat puno fluidnije i spremnije odgovara na ručicu gasa.

Ukoliko pak gas otvorite 'iz nule', razlike u ubrzanju i konačnoj snazi u odnosu na dosadašnji agregat su doista zanemarive.

Aprilia je i kod Cubea naglasak stavila na ekonomičnost, to jest, sada bi dodatna zapremina uz fluidniji rad trebala osigurati i manju potrošnju goriva, no to na našem testu nismo uspjeli provjeriti.

Ovjes je ostao nepromijenjen u odnosu na stari model, a to znači da se i novi najveći Sportcity naprijed oslanja na teleskopske vilice promjera 35 mm i hoda 100 mm, dok straga ovjes uz agregat čine dva amortizera hoda 80 mm, koji - kao i na manjim modelima - nude mogućnost podešavanja predopterećenja. Okvir od čeličnih cijevi također je prenesen s dosadašnjeg modela, baš kao i vrlo uvjerljiv i pouzdan kočioni sustav

koji naprijed čine dva diska promjera impresivnih 260 mm, dok je straga jedan disk promjera 220 mm.

Najveće promjene doživio je dizajn, no i dalje je zadržan osnovni prepoznatljivi izgled dosadašnjeg modela. Zapravo bismo za novi Sportcity Cube mogli reći da je u osnovi isti, a ipak posve drukčiji. Najveće promjene uočljive su na prednjim usisima zraka, dok ostatak skutera uvelike prati elegantne linije svoga prethodnika. Ipak, ako se malo pažljivije pogleda, vidljivo je da je redizajniran i prednji blatobran, kao i ploča s instrumentima, koja je sada puno bogatijeg izgleda. Središnjim dijelom nove instrument ploče dominira veliki analogni brzinomjer, dok su s njegove lijeve, odnosno desne strane smješteni mjerac količine goriva u spremniku i mjerac temperature ras-



Nosač za kofer na repu skutera nudi mogućnost ugradnje dodatnog prtljažnog prostora



Pogonski agregat velike zapremine nudi obilje okretnog momenta



Za razliku od bubanj kočnica na Sportcity One 50 i 125, Cube 300 i.e. straga je opremljen diskom promjera 220 mm



Prečinac za sitne potrepštine prisutan je i na modelu Cube 300 i.e.



Sportcity Cube 300 i.e. sa svojim malim gabaritima idealan je za probijanje kroz gradske gužve, a ipak svojim agregatom nudi zavidne performanse

hladne tekućine. Kontrolne žaruljice elegantno su raspoređene između ta tri dominantna mjerna instrumenta, a još mnoštvo ostalih podataka moguće je očitati i s digitalnog displeja smještenog u podnožje ploče.

Rep je također nešto duži na novome modelu, te sada nudi nešto veći prostor ispod sjedala, iako tu moramo napomenuti da smo ostali malo razočarani činjenicom da i taj povećani prostor ne nudi preveliku raskoš. Ispod sjedala je, primjerice, moguće smjestiti jednu jet kacigu, što i nije tako loše, no istodobno je zanimljiv podatak da Sportcity 50 i 125 ipak nude više prostora pod sjedalom. Očekivali bismo da je situacija obrnuta, no ovdje je praktičnost ipak morala ustuknuti pred stilskim dojmom.

Doduše, možda ćemo razlog manjeg prostora ispod sjedala naći i u novom

sjedalu za vozača i suvozača, koje je sada šire i udobnije, a samim time i nešto više u odnosu na stari model, tako da je sada udaljeno od poda 815 mm, za razliku od dosadašnjih 780 mm.

U vožnji se osjeća težina velikog Cubea, osobito u usporedbi s manja dva modela, no istodobno vozaču imponira snaga i obilje okretnog momenta koju sa sobom donosi povećana zapremina. Agilnost je također manja, no ako Cube usporedimo s ostalim skuterima svoje klase, tada ovaj Sportcity zasigurno zauzima mjesto pri samom vrhu poretka. Osim agilnosti, najveći Sportcity je zadržao i zavidnu stabilnost u zavojima, prvenstveno zbog velikih kotača promjera 15" te guma u dimenzijama 120/70 naprijed i 130/80 straga.

Zbog svega navedenog, Sportcity 300 Cube po mnogočemu koketira s klasom maks skutera, tako da mu osim gradskih gužvi zasigurno neće biti strani ni izleti na pokoje malo udaljenije odredište, uz pretpostavku da u mali prostor ispod sjedala stavite samo ono najnužnije ili se pak odlučite za montažu dodatnog kofera na rep skutera. Ukoliko se odlučite za kupnju tog

dijela dodatne opreme, možda ne bi bilo loše da posegnete još malo dublje u džep i priuštite si i veći vjetrobran, koji bi vam uistinu bio dobrodošao dodatak, budući da zaštita od vjetra skuterima iz obitelji Sportcity nije jača strana. Sve u svemu, ukupan dojam koji je na nas ostavio Cube bio bi gotovo savršen da se i kod njege nije čulo ono neugodno udaranje iz predjela prednje maske prilikom prelaska preko svake veće neravnine na cesti. Šteta, budući da je završna obrada na doista visokoj razini, na kakvu smo već navikli kod Aprilijinih skutera.

### Ponešto za svakoga

Predstavljajući ova nova tri modela, Aprilia je uvelike proširila svoju već ionako brojnu obitelj Sportcity. Uz dosadašnje modele od 125, 200 i 250 kubičnih centimetara, koji se još uvijek nalaze u prodaji, slobodno možemo reći da je Sportcity skuter za sve spolove i uzraste. I dok će oni željni štedljivog vozila za probijanje kroz gradsku gužvu svoj idealni skuter moći pronaći u modelima od 50 ili 125 kubičnih centimetara, oni koji ipak vole malo žustriju vožnju svakako će doći na svoje s modelom Cube. No, možda je najzanimljivija činjenica da su svi modeli, bez obzira na radnu zapreminu, uspjeli zadržati

esencijalni duh praktičnoga gradskog skutera ni premalih ni prevelikih dimenzija, koji vas uvijek i u najkraćem mogućem vremenu može izvući i iz najvećeg prometnog krkljanca. ■

#### Sportcity 300 i.e. Cube

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 75 x 63 mm
<b>Obujam:</b> 278,3 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,5:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Objes:</b> sprijeda klasična vilica promjera 32 mm, hod 100 mm, straga agregat kao obješeni element s dva amortizera hoda 80 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-15, stražnja 130/80-15
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 260 mm, straga disk promjera 220 mm
<b>Dimenzije i težina:</b> duljina 1.985 mm, širina 890 mm, osovinski razmak 1.360 mm, težina n.d., visina sjedala 815 mm
<b>Deklarirano:</b> snaga - 22,5 KS (16,5 kW) pri 8.000 okr/min; zakretni moment 22 Nm pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 9 l

**+** kompaktnost, performanse, stabilnost, okretnost

**-** zaštita od vjetra, prtljažni prostor

Neobično je što je prostor pod sjedalom manji nego na modelima od 50 i 125 ccm

