

Ljudski je težiti ka boljim performansama, a kada je riječ o skuterima, tik preko mora, u Italiji postoje renomirane tvrtke specijalizirane za proizvodnju dijelova za doradu. Iz sljedećih redaka možete saznati što je tretman dijelovima poznate tvrtke Polini učinio za Apriliu SR



# U malom tijelu zdrav duh



Aprilia SR zadržava serijske oklope jer u pravilu za skutere ne postoje zamjenski

PIŠE I SNIMA: **MARKO GUZINA**

**M**akar već serijska Aprilia SR 50 osigurava pristojne performanse, uvijek je bilo - a vjerujemo da će uvijek i biti - ljudi koji od svojih vozila žele više. Jedan način je kupiti snažniji skuter, a drugi, ponekada puno slađi, jest preradama i doradama poboljšati vozne osobine svojeg vozila. Iako su komponente ugrađene u Apriliju koju smo testirali namijenjene utrkama, znatan dio (ako ne i sve) je moguće iskoristiti i za cestovnu preradu. Naravno da nam je dužnost odmah vas upozoriti kako skuter zapremine do 50 kubičnih centimetara ne bi smio razvijati brzinu preko 50 km/h.

### Za natjecanje spremna

Za ovaj test smo odabrali stazu Rauš u Novom Marofu, a testnu Apriliju nam je osigurala tvrtka Ami Trade iz Karlovca, gdje je skuter i doraden. S obzirom da je rečena tvrtka zastupnik Polini proizvoda ne čudi da su odabrani upravo elementi te tvornice.

Opremljeni natjecateljskim odijelom i ostalom opremom jedva smo

čekali zavrtiti se po stazi koja je svojom koncepcijom odlično prilagođena za skutere. Naravno, kako se radi o "nabrijanom" dvotaktnom agregatu, prije vožnje je trebalo strpljivo turirati jednocilindrični agregat kako bi došao na radnu temperaturu i dao najbolje od sebe.

Što se tiče same Aprilije SR kao osnove, od znalaca smo saznali da taj skuter i nije idealan za natjecanja, prije svega zbog veće težine, odnosno dimenzija. Uz Apriliju smo imali prilike testirati i Piaggio Zip, koji je u svijetu prepoznat kao prvi odabir zbog okretnosti i nevelike težine. Ipak, Aprilija nam je bila zanimljivija jer nudi više udobnosti za vozače prosječnog i višeg rasta. Ipak, i pored toga testirani SR pokazuje osjetan iskorak u odnosu na serijski skuter, a kako je to postignuto ispričat ćemo vam u sljedećim redcima.

### Tehnika narodu

S obzirom da je testna Aprilija pripremana za utrke skutera u klasi

70, u serijske blokove agregata su ugrađeni Polini Evolution 1 radilica i Evolution cilindar, što je rezultiralo porastom zapremine. Da bi sve ostalo na okupu pod povećanim opterećenjima ugrađeni su Polini Evolution ležaji radilice, a ako ne naznačimo drugačije, znajte da su i naredni dijelovi iz iste serije. Na usisnoj strani agregata nalazi se natjecateljski filter zraka, kroz koji udiše rasplinjač promjera 19 milimetara. Da bi se dragocjena goriva smjesa što lakše probila do cilindra tu je usisna grana pod 45 stupnjeva, a natjecateljske usisne lamele se brinu da smjesa u cilindru i ostane. Nakon usisavanja ćemo spomenuti da "struja", dakle stator, rotor, CDI i bobina također nose pot-



S obzirom da sa natjecanje nisu potrebni, instrumenti su odstranjeni radi uštede na težini



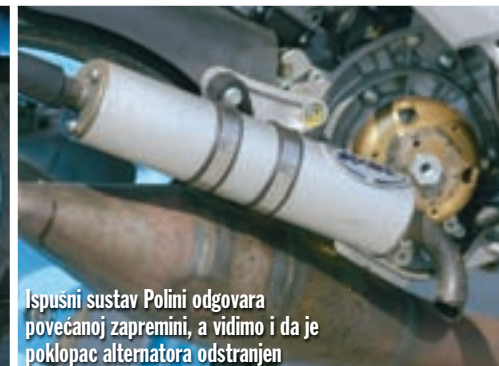
Konzultirali smo Mislava Perkušića, kao iskusnog natjecateljsima u raznim klasama skutera i državnog prvaka Hrvatske



Polini filter zraka i Aprilia Racing amortizer



Kočnice su na ovom skuteru serijske što znači da mogu biti i jače



Ispušni sustav Polini odgovara povećanoj zapremini, a vidimo i da je poklopac alternatora odstranjen

pis Polini. Na kraju ovog dijela ostaje nam spomenuti kako više ili manje sagoreni ispušni plinovi nalaze put do atmosfere kroz Polini Evolution 70 ispušni sustav s neizbježnom rezonantnom komorom.

Nakon što su se vješti majstori zadovoljili samim agregatom valjalo je pažnju usmjeriti ka drugom dijelu pogonske grupe, prijenosu. Kao i kod svih skutera, on uključuje CVT mjenjač i centrifugalnu spojku, s tim da je potonja zamijenjena natjecateljskim zvonom s 2G Polini "iznutricama". Umjesto serijskog variomata ugrađen je Polini Evo sklop s 9 rolica, a i primarni prijenos je zamijenjen. Da bi se lakše nosio s povećanom snagom tu je i kevlarški remen prijenosa, dok su stražnje polutke sada Polini Speed Drive.

Već i vrapci na grani znaju da je obilje snage bez primjerene kontrole uzaludno, pa je stoga prednja vilica adekvatno modificirana dok je straga uposlen podesivi amortizer iz Aprilia Racing kataloga. Kočnice su na ovom skuteru ostale serijske, pa nam se - iako su vrlo kapacitetne - u vožnji učinilo da jače ne bi bile na odmet.

Ovako pripremljen skuter zaista može juriti, a SR pruža više prostora od konkurentnih modela



**Karizma dvotaktaša**

I tako, dok smo mi napisali što je sve u nju ugrađeno, Aprilija se prikladno zagrijala i prestala dimiti, što nam je bio znak za početak zabave. Za početak smo primjetili kako je odziv na ručicu gasa vrlo oštar i brz, a postalo je jasno i kako automatska spojka hvata tek na višljim okretajima. Na taj način se postižu jača ubrzanja jer agregat ne počinje pogoniti skuter prije nego krivulja snage dosegne željenu vrijednost. Iako pripremljena za utrke, testirana Aprilija je po ovom pitanju bila i donekle umjerena, pa start nije bio nasilan, već samo iznenađujuće žustar. Nije trebalo dugo da skuter dosegne znatnu brzinu, a činilo se kako prvi oštriji zavoj dolazi još brže. Nakon odlučnog kočenja treba vjerovati skuteru i samo se spustiti u zavoj. Idealno za ovako podešen skuter je gas držati toliko da agregat ne padne na prazan hod, jer tada mu ipak treba neko vrijeme da ponovo povuče, a kroz to se na stazi gube dragocjene sekunde. Između dva zavoja s posve otvorenim gasom pokušavamo uhvatiti čim bolje ubrzanje, da bismo zatim ponovno iskušavali ovjes i vlastite živce kako bismo kroz zavoj pronjeli što više brzine. Prvak Hrvatske u klasi Open Mislav Perkušić, nam je priznao kako testirani SR daleko nadmašuje serijski skuter. S druge strane, ovako prerađen skuter ostavlja prostora za poboljšanja u natjecateljskom aspektu, dok istovremeno gotovo ostaje upotrebljiv za cestovnu upotrebu. Voznost ovakvog skutera bi bila i bolja s nešto mekše podešenim prednjim ovjesom, a složili smo se da bi kočnice mogle biti nešto jače.

Na koncu možemo zaključiti da navedene prerade drastično poboljšavaju performanse serijskog skutera te da vlasnicima sličnih prerada jamče vrhunsku zabavu. Ovako pripremljen skuter na osnovi modela do 50 kubičnih centimetara ne može zadovoljiti zahtjeve na tehničkom pregledu, jer brzina može i dvostruko premašiti dozvoljenih 50 km/h. S druge strane nam testirana Aprilija SR može poslužiti kao dobar primjer što je moguće, jer slične komponente je moguće ugraditi i na kapacitetniji osnovni model te tako načiniti legalni cestovni bolid. ■

Natjecateljske skutere odlikuje oštar odziv na otvaranje gasa, ali svejedno je potrebno agregat držati blago "napetim" kroz zavoje



Cilindar je većeg promjera, a usisni i ispušni kanali daju puno prostora za daljnje dorade



Porast snage prate i izmjene na prijenosu



Kada ne bi bilo van zakona, ovakve prerade bi i skuter namjenjen cesti učinile zabavnim



Pripreme za klasu 70 uključuju i izmjenu radilice s pripadajućim ležajima

