

Aprilia je za Manu odabrala lanac za završni prijenos zbog praktičnih i estetskih razloga. Lanac je lakši, omogućava kraći međuosovinski razmak, a istodobno i zadržava motociklistički duh



U talijanskom Torinu imali smo priliku testirati najnoviji Aprilijin motocikl, koji svojom koncepcijom CVT mjenjača okreće novu stranicu u motociklizmu, te tako postavlja nove trendove koji bi vrlo lako mogli naći poklonike u širokim masama. Ovaj svojevrsni hibrid motocikla i skutera uspješno objedinjava ta dva svijeta u jednu skladnu cjelinu

Duhovna snaga

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

TORINO: U polinezijskoj kulturi riječ "mana" predstavlja duhovnu snagu koja obitava u ljudima, životinjama ili predmetima, a često se smatra da je nadnaravnog porijekla. Ljudi ili predmeti koji je posjeduju zaslužuju poštovanje jer im mana daje autoritet, snagu i prestiž. No, to je samo dio objašnjenja, jer je mana zapravo osnova polinezijskog gledanja na svijet. Dio te duhovne snage imali smo i mi prilike iskustiti na svjetskoj prezentaciji Aprilije NA 850 Mane održanoj u talijanskom gradu Torinu.

Projekt Mane pokrenut je prije nekoliko godina kao koncept, a sada završeni proizvod možda pokreće svojevrsnu revoluciju u svijetu modernog motociklizma i najavljuje početak ere motocikala s automatskim mjenjačima. U osnovi bi se vrlo lako moglo dogoditi da ovaj motocikl jednako privuče i vozače skutera i okorjele motocikliste, a ukoliko se to doista i dogodi, glavna zasluga za to će pripasti Aprilijinom novom automatskom mjenjaču, koji osim automatskog načina vožnje vozaču nudi mogućnost i ručnog mijenjanja brzina, te

mu tako omogućava potpuni užitek u vožnji, ovisno o njegovom raspoloženju.

Klasična ljepota

Sam izgled Mane 850 nije ništa revolucionarno, no ipak uspijeva zadržati decentnu eleganciju i određenu sličnost s ostalim golim motociklima te talijanske kuće, poput nedavno predstavljenog Shivera ili već legendarnog Tuona, dok istodobno ima i više nego dovoljno osobnosti da ju je nemoguće zamijeniti s jednim od dva gore spomenuta modela. Osim karakterističnog talijanskog dizajna, Mana ima i niz inovativnih praktičnih rješenja koja je čine toliko drukčijom od njezinih sestrinskih modela, ali i od najvećeg dijela konkurencije, a tu ne mislimo samo na motocikle klase naked.

Tako ćete se nemalo iznenaditi ako ćete na Mani tražiti spremnik goriva na za njega inače uobičajenom mjestu. Tamo se, naime, zapravo nalazi veliki prtljažni prostor, koji je uz to i osvjetljen, a dovoljno je dubok da u njega možete smjestiti integralnu kacigu i još štošta od korisnih predmeta. Osim toga, u njemu se nalazi i alat, a u želji da odu još jedan korak dalje s inovativnim

rješenjima u Apriliji su se odlučili tu smjestiti i držač za mobitel, kao i utičnicu od 12V. Taj prtljažni prostor otvara se pomoću električnog prekidača smještenog na upravljaču, a u slučaju da se isprazni akumulator, moguće ga je otvoriti i preko poluge smještene ispod sjedala vozača.

Kako je mjesto inače predviđeno za spremnik goriva zauzeo prtljažni prostor, u Apriliji su se odlučili za rješenje koje ove godine Honda koristi na svojem Moto GP motociklu, a i učinak koji se time postigao je donekle sličan, barem prema riječima Aprilijinih tehničara. Mislimo, naravno, na rep motocikla, koji zbog toga možda djeluje malo glomaznije, ali ovdje su u Apriliji ipak više gledali na praktičnost. Budući da je spremnik za gorivo nešto niže nego što je uobičajeno, to pospješuje ravnomjerniji raspored težine i snižava težište motocikla. Kao jedini nedostatak tog rješenja mogli bismo navesti sam kapacitet spremnika, pa ćete tako u Manu uspeti natočiti samo 16 litara goriva. Ipak, ljudi iz Aprilije su nas na prezentaciji uvjerali u vrlo malu potrošnju goriva i spominjali su autonomiju vožnje od nekih 270 kilometara.



CIJENA
66.000 kn

Aprilia NA 850 Mana pokazala se kao sjajan izbor za gradsku vožnju, iako ni na otvorenoj cesti ne zaostaje ni za nekim puno jačim motociklima



Odabir željene mape rada CVT mjenjača preko kontrolnog displeja



Tipka "Gear Mode", smještena na desnoj ručki upravljača, omogućava jednostavnu promjenu načina rada mjenjača u vožnji



Ni kiša nam nije mogla pokvariti užitek vožnje



Prednji kraj je apsolutno u duhu naked motocikala, no zato Mani aerodinamika nije jača strana

Dok čita o prtljažnom prostoru i automatskom mjenjaču, čovjek bi mogao dobiti dojam da je Mana više skuter nego motocikl, no uvjeravamo vas da to nije slučaj. U prilog tome govore sva ciklistička rješenja primijenjena na Mani, počevši od robusnog čeličnog cjevastog okvira razvijenog paralelno s motorom, s kojim čini skladnu cjelinu. Stražnja vilica izrađena je od jednog komada aluminija, dok je stražnji monoamortizer hoda 125 mm postavljen lateralno, kako bi se oslobodio prostor za cijev ispuha i tako smanjio međuosovinski razmak, koji iznosi 1,463 mm.

Stražnji amortizer pričvršćen je direktno na stražnju vilicu, bez sustava polužja, a nudi mogućnost podešavanja predopterećenja i hidrauličkog povrata, dok se naprijed za amortizaciju brine upside-down vilica promjera 43 mm i hoda 120 mm.

Kočnice su u dimenzijama koje su već postale standard za sve Aprilijine velike motocikle, a to znači da su prednji diskovi promjera 320 mm, dok na njih naliježu radialna kočiona kliješta s četiri klipića. Straga je disk promjera 260 mm, a novost je da preko njega djeluje i ručna kočnica, koja je ovom motociklu neophodna zbog njegovog automatskog mjenjača. Sam mehanizam ručne kočnice izveden je preko poluge pričvršćene na okvir s lijeve strane motocikla, ispod prtljažnog prostora.

Spomenimo još i gume koje su sasvim standardnih "motociklističkih" dimenzija: prednja je 120/70-17, a stražnja 180/55-17.

Mjenjač u prvom planu

Polako dolazimo i do najveće tehničke inovacije na Mani, a to je njezin agregat, zajedno s pripadajućim mjenjačem. Ovdje prije svega treba naglasiti da Manu pokreće potpuno novi dvocilindrični motor, razvijen u potpunosti u samoj Apriliji, bez vanjske pomoći, baš kao što je to bio slučaj i s nedavno predstavljениm Shiverom SL 750. Radi se o dvocilindričnom, tekućinom hlađenom agregatu zapremine 839,3 ccm, s cilindrima smještenim pod 90°, što je rješenje karakteristično za Aprilijine motocikle. Pri konstrukciji motora tražilo se rješenje koje će se savršeno uskladiti s novim mjenjačem, pa stoga performanse samoga agregata nisu bile u prvom planu. Stoga motor razvija ne previše impresivnih 76 KS pri 8.000 okr./min, dok mu je okret-



CVT mjenjač učinio je Manu hibridom motocikla i skutera. Ručni mjenjač stupnjeva prijenosa smješten je na lijevu ručku upravljača. Automatski mjenjač znači da poluga spojke nije potrebna. Brzine se mijenjaju jednostavnim pritiskom na tipke plus ili minus



ni moment 73 Nm pri relativno niskih 5.000 okr./min.

No, kao što smo već rekli, sve na ovom motociklu podređeno je mjenjaču, a u Maninom slučaju je to CVT mjenjač potpomognut elektronikom koja vozaču nudi na izbor korištenje sekvencijalnog manualnog mjenjača sa sedam brzina ili potpuno automatskog mjenjača s tri elektronički kontrolirana načina rada koje vozač može mijenjati u toku vožnje jednostavnim pritiskom na tipku na upravljaču.

U manualnom načinu rada vozač je sam zadužen za mijenjanje brzina, koje se vrši preko konvencionalne nožne poluge ili preko jednostavnih prekidača smještenih na lijevoj ručki upravljača. U automatskom načinu vožnje elektronika se brine za optimalan rad motora, a moguće je još izabrati i tri mape rada motora.



Prilikom kočenja u automatskom načinu vožnje treba pripaziti jer je kočenje motorom ograničeno

Prva ponuđena mapa nazvana je "Touring", a u njoj je potrošnja goriva minimalna, dok je iskoristivost motora na optimalnoj razini.

Mapa "Sport", naravno, omogućava najbolje moguće performanse i tu motor radi punom parom, dok je mapa "Rain" namijenjena korištenju na mokrim prometnicama, te s njom agregat ima najmanje okretnog momenta. Treba napomenuti da u sve tri mape rada elektronika utječe samo na okretni moment, dok vršna snaga

ostaje ista, što znači da je u sva tri slučaja moguće postići maksimalnu brzinu motocikla.

Mana za primarni prijenos koristi remen, dok se sekundarni prijenos vrši preko lanca. Aprilijini inženjeri su se za to rješenje odlučili zbog uštede na težini i praktičnosti, a veliki razlog je bio i taj što su htjeli zadržati motociklistički duh, bojeći se da bi neko drugo rješenje odvratilo dio potencijalnih kupaca iz redova motociklista.

Spoj dvaju svjetova

Nakon što smo pažljivo odslušali Aprilijine tehničare koji su nam strpljivo objašnjavali sve pojedivosti vezane uz Manu, poglavito njezin inovativni mjenjač, došlo je vrijeme i da sjednemo za upravljač i vidimo kako se to novo "čudo" tehnike ponaša u



Mana se može pohvaliti čitavim nizom inovativnih rješenja

Aprilia Mana otvara eru motocikala s automatskim mjenjačem



praksi. CVT mjenjač sam po sebi nije baš nikakva novost i već se godinama može naći na skuterima, ali ovo je prvi put da se takvo rješenje primijenilo na jednom pravom motociklu i doista nas je zanimalo kako će sve to funkcionirati u stvarnosti. Čak ni kiša koja je toga dana nemilice padala u Torinu

Spremnik goriva ispod sjedala doprinosi osjećaju znatno manje težine motocikla

nije mogla umanjiti našu želju da ga isprobamo, pa smo s nestrpljenjem prebacili nogu preko sjedala i sjeli za upravljač.

Sjedalo je od poda udaljeno 800 mm i dosta je široko, ali ne toliko da bi to smetalo vozačima nižeg rasta. Oslonci za noge postavljeni su dovoljno nisko

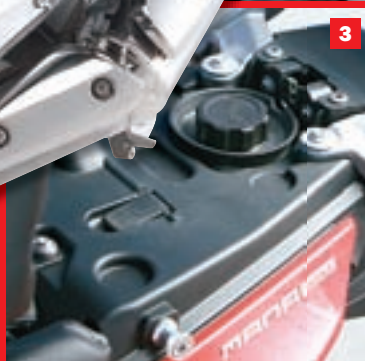
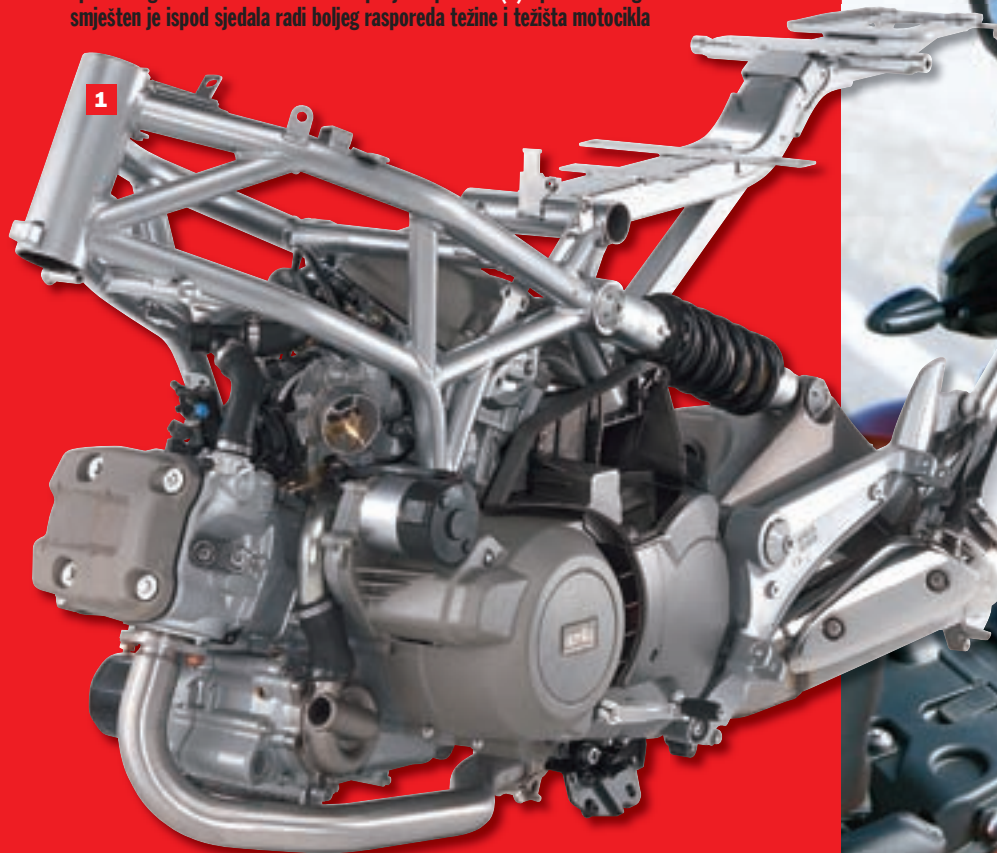
da noge nisu previše skvrčene, dok visoko postavljeni upravljač diktira uspravan položaj sjedenja, baš kao i sama dužina sjedala, koja ne dopušta prevelike pomake unatrag, pa je vozač tako na neki način uglavljen. Nama to nije previše smetalo, no oni nešto višega rasta mogli bi se žaliti na skučenost "radnog prostora."

Ploča s instrumentima sastoji se od analognog brzinomjera, ispod kojega je smješten ekran na kojemu vozač očitava informacije o radu motora, vanjskoj temperaturi, štoperici i mnoštvom ostalih parametara. Ruku na srce, tijekom ovog testa, mnogi od njih nas nisu previše zanimali. Puno više pozornosti su nam odvlačile informacije o odabranoj mapi rada motora. Iako Mana nema brojač okretaja, u Apriliji su se pobrinuli da vozač ima sve potrebne informacije i kada odabere manualni način mijenjanja brzina, pa su tako iznad displeja smještene četiri lampice koje se počinju paliti jedna za drugom kako se motor počinje približavati blokadi.

Sama vožnja u automatskom načinu rada isprva može izazvati



(1) Okvir od čeličnih cijevi se razvijao paralelno s motorom kako bi se postigla harmonija motora i šasije (2) Na mjestu inače rezerviranom za spremnik goriva sada se nalazi veliki prtljažni prostor (3) Spremnik za gorivo smješten je ispod sjedala radi boljeg rasporeda težine i težišta motocikla



pomalo čudan osjećaj, jer se nalazite na motociklu, a motor doista radi, ubrzava i usporava kao skuter. Jedina razlika je u tome što dosad još nismo imali priliku voziti skuter s toliko snage. Zbog CVT mjenjača Mana nema ni izbliza izraženo kočenje motorom kakvo bi se moglo očekivati od dvocilindričnog agregata, ali u Apriliji su doskočili i tom problemu. Naime, ukoliko smatrate da motocikl ne koči dovoljno motorom, u svakom trenutku možete premostiti automatski mjenjač i ručno promijeniti stupanj prijenosa u niži, te tako dodatno usporiti motocikl. Mjenjač će ostati u tom stupnju prijenosa sve do trenutka kada se opet doda gas, a onda će se sam vratiti u automatski način rada.

Od sve tri mape rada motora najmanji dojam je na nas ostavio "Rain Drive", iz jednostavnog razloga što je agregat u tom načinu rada previše prigušen, čak i za kišne uvjete. "Touring Drive" se čini optimalnim za vožnju gradom i u kišnim uvjetima i pruža najbolji omjer snage i odaziva na ručicu gasa. "Sport Drive" nudi munjevita ubrzanja sa semafora, čak i neočekivano brza za motocikl sa "samo" 75 konjskih snaga, a na mokroj podlozi guma se vrti kao luda ako se pretjera s ručicom gasa.

Ipak, najviše nam se svidio ručni način mijenjanja stupnjeva prijenosa, ponajviše zbog toga što prilikom mijenjanja brzina nije potrebno puštati gas, već samo u željenom trenutku pritisnuti tipku ili polugu mjenjača i mjenjač vrlo brzo, gotovo trenutačno, i bez imalo trzaja promijeni stupanj prijenosa. To u kombinaciji s kratko nanižanim sedam prijenosnih odnosa sekvencijalnog mjenjača doista omogućava zabavne igre, bilo da se radi o jurcanju od semafora do semafora ili o vožnji otvorenom cestom. Mjenjač se jednako uglađeno ponaša i prilikom mijenjanja stupnjeva prijenosa u niže. Jedino što smo u prvih nekoliko kilometara vožnje uzaludno mahali prstima lijeve ruke u potrazi za polugom mjenjača, koju Aprilia Mana, naravno,

nema. Zanimljivo je da prilikom usporavanja, ukoliko vozač ne mijenja stupnjeve prijenosa, mjenjač to učini automatski kada brzina padne na nekih 30-ak km/h. Nema što, kao stvoreno za lijenčine.

Ipak, kad smo se malo trgnuli i odlučili potjerati motocikl do granica, analogni brzinomjer pokazao

je brojku 200, što uopće nije loše za motocikl od 76 KS i bez ikakve zaštite od vjetra. Aprilia u svojoj ponudi dodatne opreme ima vjetrobran i tvrdi da uvelike poboljšava krajnje performanse motocikla, a s obzirom na to kako nas je udarao vjetar, to nas nimalo ne čudi.

Elegantni kromirani ispušni top smješten je s lijeve strane motocikla





Brava spremnika za gorivo nalazi se ispod stop svjetla



Kao što to i priliči jednom automatiku, Mana je opremljena i ručnom kočnicom



Mehanizam ručne kočnice djeluje na stražnji disk motocikla



Debele gume, obloge na osloncima za noge umanjuju vibracije motora

Kad smo već kod rada motora, spomenimo još i sitne vibracije prisutne u srednjim i višim režimima vrtnje, osobito u ručnom načinu mijenjanja stupnjeva prijenosa, dok kod automatskog rada mjenjača nisu bile toliko izražene. Ipak, ta karakteristika nas ne čudi previše, obzirom na dvocilindričnu konfiguraciju motora.

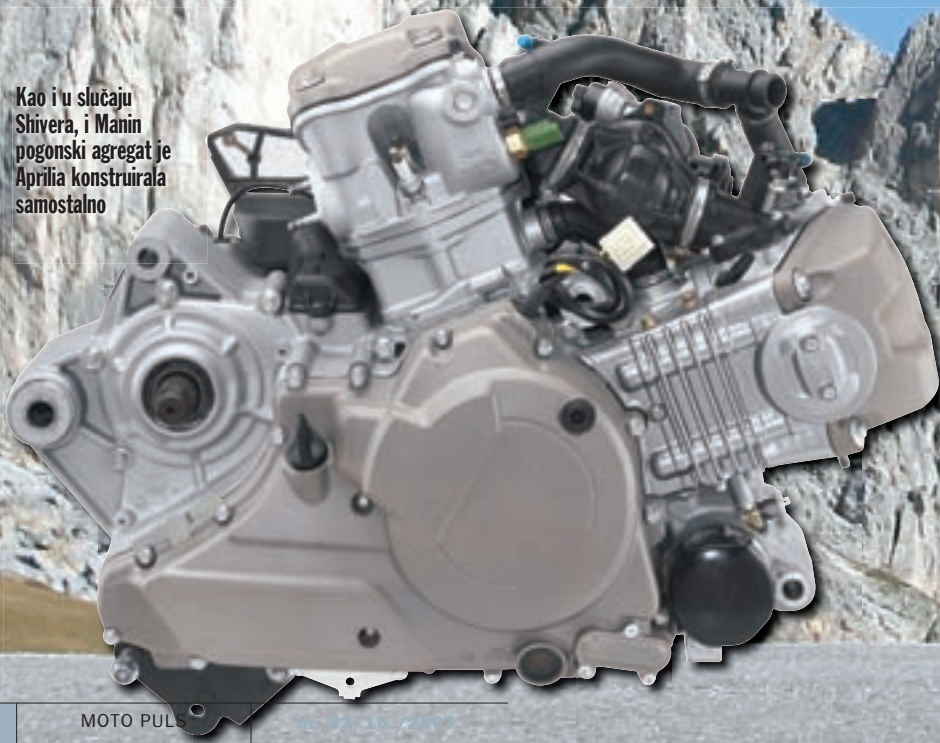
U Apriliji su mogla zaigrati samo na kartu CVT mjenjača i donekle zanemariti vozna svojstva motocikla, i to im vjerojatno nitko ne bi previše zamjerio, no ipak su odlučili konkretno odraditi posao do kraja. I zato smo, jednom kada smo se uskladili s radom mjenjača i usredotočili na samu vožnju, ugodno iznenadili Maninom ciklistikom. Zbog spremnika goriva ispod sjedala vozača, motocikl ostavlja dojam manje težine, što omogućava lakše prebacivanje i doprinosi osjećaju sigurnosti. Međuosovinski razmak od 1.463 mm sasvim je u okvirima klase, no mi smo u vožnji imali osjećaj da je on i manji, obzirom na lakoću kojom je Mana mijenjala smjer. CVT mjenjač zbog svog načina rada ni prilikom naglih ubrzanja ne izaziva propadanje stražnjeg, odnosno podizanje prednjeg kraja

motocikla, pa to doprinosi njegovoj cjelokupnoj stabilnosti. Ipak, ako ćemo cjepidlačiti, držimo da bi prednji kraj motocikla mogao biti malo čvršći, budući da se prilikom oštrije vožnje u zavojima znao zaljuljati, osobito ako bismo u zavoju naletjeli na neku neravninu na cesti. Šteta što prednja vilica, za razliku od stražnjeg amortizera, ne posjeduje nikakve mogućnosti regulacije. Pri kočenjima nas je ta mekoća također smetala, budući da motocikl prilikom vožnje u automatskom načinu rada na kočenje ima tendenciju širenja putanje ako pred zavojem zaboravimo ručno ubaciti u niži stupanj prijenosa. Što se samih kočnica tiče, doista im ne možemo uputiti nikakvu kritiku. Velika zaustavna moć u kombinaciji sa savršenom mogućnošću doziranja savršena su kombinacija. No, na to smo već navikli, budući da su kočnice već tradicionalno jedan od jačih aduta Aprilijinih motocikala.

Motocikl za sve uzraste

Aprilia s Manom 850 doista otvara novu stranicu u povijesti motociklizma, no isto tako i ulazi u još neistraženo područje i ne zna se kako

Kao i u slučaju Shivera, i Manin pogonski agregat je Aprilia konstruirala samostalno





Stražnji amortizer smješten je lateralno kako bi se napravilo mjesto ispušnom sustavu i tako smanjio međuosovinski razmak



Stražnja je vilica izrađena iz jednog komada aluminija

će tržište prihvatiti ovaj novi koncept. Prema riječima Aprilijinog osoblja na prezentaciji, osnovna ciljana skupina kupaca kojima je Mana namijenjena su iskusni motociklisti stariji od 40 godina, koji više ne žude za previše brzim i jakim motociklima, ali se nisu spremni odreći užitka vožnje na dva kotača. Svojim praktičnim i inovativnim rješenjima Mana im može pružiti razinu udobnosti koju traže, a još uvijek im na raspolaganju stoji i užitak malo brže vožnje. Mana bi kao takva mogla poslužiti i kao izvrsna odskočna daska mlađim ljudima koji iz svijeta skutera žele prijeći u svijet motocikala. Činjenica je da Mana nudi sve pogodnosti prtljažnog prostora jednog

skutera, zajedno s automatskim mjenjačem, a istodobno je i motocikl u pravom smislu te riječi. Dovoljno je uzak i živahan za probijanje kroz gradske gužve, a posjeduje dovoljno dobra vozna svojstva za sportsku vožnju otvorenim prometnicama. Svojom ergonomijom vjerojatno će biti privlačan i ženama koje su zbog svoje građe često ograničene u izboru idealnog motocikla. Čak ni cijena, za koju se očekuje da će biti između vrlo razumnih 8.300 i 9.200 eura, ne bi smjela predstavljati prepreku potencijalnim kupcima. Sve u svemu, kao što joj samo ime govori, Mana doista odiše duhovnom snagom i nudi tržištu nešto novo i svježe. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, V90, četverotaktni
Promjer x hod: 88 X 69 mm
Obujam: 839,3 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska
Mjenjač: CVT ili sekvencijalni 7 brzina
Završni prijenos: lanac
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 120 mm, straga monoamortizer, hoda 125 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radialna kočiona čeljust s 4 klipa, straga disk promjera 260 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.080, širina 800, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.463, težina - nije deklarirano
Deklarirano: snaga - 76,1 KS (56 kW) - 8.000 okr./min, max. okr. moment - 7,45 kgm (73 Nm) pri 5.000 okr./min.
Spremnik goriva: 16 l

+ mjenjač, okretni moment, praktičnost, inovativnost, ergonomija

- vibracije, nemogućnost podešavanja prednje vilice



Aprilia NA 850 Mana, spremna na sve izazove koje joj njezin vlasnik može postaviti