





Sličnost je više nego očita, pa stoga SR-a i sasvim opravdano možemo zvati "Baby RSV"



Sa svjetske prezentacije treće generacije jednog od najtraženijih skutera danas ekskluzivno vam donosimo prve dojmove u vožnji. Njegova napredna tehnologija, performanse i zapanjujuća vozna svojstva za većinu konkurenata u ovom su trenutku nedostižni

Baby RSV

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Za ekskluzivu studentskog izdanja pogegli smo čak do katalonske prijestolnice Barcelone. Razlog nije nikakvo predstavljanje novog sportskog ili sport-touring motocikla, već najnovijeg Aprilijinog projekta pod imenom SR 50 R Factory. Da, pogodili ste, radi se o skuteru najmanje zapremine ili kako ga zakonski nazivaju: bicikl s pomoćnim motorom! Međutim, gotovo svima je jasno da je ovaj posljed-

Položaj je vrlo komforan za jednu pedeseticu. Upravljač je smješten visoko tako da ne smeta za koljena prilikom jačih zakretanja, a prednji štit je daleko od nogu

nji naziv više nego neprikladan, čak bismo se usudili i reći podrugljiv, za ovakvo vozilo koje u svojoj klasi godinama predstavlja vrhunac moderne tehnologije korištene u izradi skutera. Zahvaljujući generalnom uvozniku Aprilia motocikala i skutera "Ing-Kart"-u i mi smo imali čast i privilegiju prisustvovati svjetskoj prezentaciji ovog vozila. Čak niti kiša koja je dosadno lijevala po ulicama Barcelone nije nas mogla odvratiti od nakane da ga isprobamo i među prvim novinama u svijetu donesemo vam još jedan od naših brojnih ekskluzivnih testova.

Prva generacija SR-a 50 predstavljena je sada već davne 1992. godine, i zapravo je prešedan u svijetu skutera. Radi se o prvom skuteru sportašu, tzv. racing replici. Ujedno je SR i prvi sportski skuter s vodenim hlađenjem, kao i prvi sa ugradnjom dva diska. Ono što je najsvežije i čega se gotovo svi sjećamo jest činjenica da je elektronsko ubrizgavanje goriva Di-tech (Direct injection technology) po prvi puta korišteno na jednom motoru zapremine 50cm³ upravo na ovom modelu. Uostalom brojke ponekad govore same za sebe, a brojka od 800.000 prodanih jedinica predstavlja rezultat koji tek treba nadmašiti.

Po pitanju dizajnerskih linija Aprilijini stručnjaci nisu izmišljali "toplu vodu". Spoznali su da je agresivni dizajn sa supersportskog RSV Mille bio pun pogodak, pa su odlučili upravo taj styling prenijeti na SR-a. Svi ćete se složiti da je SR već na prvi pogled "Baby RSV". Prednji reflektori su identičnog oblika, baš kao i usisnik zraka, koji je u slučaju SR-a dovod zraka za hlađenje tekućine u hladnjaku, te zadnje svjetlo i pokaziva-





Instrument ploča SR-a 50 R Factory tipa je "Matrix" i obiluje podacima još neviđenima u ovoj klasi. Spomenimo putni kompjuter i štopericu za vožnju po pisti. "Easy" instrument ploča predstavlja jednostavniju izvedbu i ugrađuje se na standardnu verziju SR 50 R



Povijest SR-a 50

1992: predstavljena prva generacija SR-a, koji je ujedno i prvi sportski skuter ikada prizveden

1993: SR 50 je prvi Racing Replica skuter

1994: prvi sportski skuter koji je imao hlađenje tekućinom

1997: Druga generacija SR-a. Po prvi puta predstavljen je sportski skuter sa disk kočnicom sprijeda i straga

1999: po prvi puta se na jednom dvotaktnom motoru zapremine 50 cm³ koristi elektronsko ubrzavanje goriva, koje Aprilia naziva Di-tech

2004: Treća generacija SR-a 50

● SR 50 sa 800.000 prodanih primjeraka do sada predstavlja najprodavaniji sportski skuter i jedan od najvećih komercijalnih uspjeha uopće.

cijama i pokazivačima upravlja se preko prekidača smještenog na desnoj ručici upravljača. Kodirani ključ također je serijska ugradnja kod modela Factory. Iako je instrument ploča "Easy" na običnom SR-u pojednostavljena i sadrži samo esencijalne podatke, ona je i kao takva još uvijek iznad postojeće konkurencije.

Kao lokacija za testiranje ovog skutera nije slučajno odabrana Barcelona tj. točnije njezin "centro urbano". Prometni kaos koji tamo vlada teško je opisati riječima, i upravo u takvom okruženju SR je trebao pokazati sve svoje vrline. Za testnu vožnju odabrali smo po našem mišljenju najatraktivniju verziju SR-a 50

Factory zvanu Spiderman. Nakon uobičajene dijagnostike instrumenata pritiskom na elektropokretač doživljavamo prvo ugodno iznenađenje. Rad pogonskog agregata vrlo je tih i ugađen, a plavičastog dima iz ispušnog sustava nema! Položaj na skuteru je odličan. Sjedalo je smješteno na visinu od 820 mm, položaj nogu je udoban, podnica je hrpava,



Diskovi su i sprijeda i straga promjera 190 mm. Kotači su promjera 13" sa gumama dimenzija 130/60

či pravca integrirani u zadnju oplatu. Boje skutera i grafika baš su onakve kakve trebaju biti na jednom sportskom skuteru, agresivne i živahne. Ponuda je sljedeća: narančasta, crna, bijela i crveno-plava Spiderman verzija. Upravo dizajn je najveći adut na koji igra Aprilia i s njime cilja na kupce dobne skupine od 14 do 17 godina, prije svega mladiće kojima su idoli junaci motociklističkih utrka.

No, nije dizajn jedino što je izmijenjeno. U biti je SR potpuno novi skuter kojem su izmijenjeni okvir i pogonski agregat. Okvir je čvršći i otporniji nego ikad. Zahvaljujući premještanju uljnog spremnika na prednji kraj dodatno se optimizirala težina da bi skuter dobio još naglašenije vozne karakteristike koje slične motociklu. Dakle, 2% više težine sada leži na prednjem kraju.

SR 50 R nudi se u verziji s dva pogonska agregata. Model Factory pokreće pogonski

agregat druge generacije Di-tech motora. Omjer kompresije mu je 11,5:1, a leptirasto tijelo ubrzavanja goriva promjera je 18 mm, opremljeno TPS-om (Throttle Position Sensor), tj. senzorom za očitavanje pozicije ručice gasa. Novi zračni filter i novi ispuh odrazili su se na potrošnju goriva i povećanje snage, te na ispušne vrijednosti koje zadovoljavaju Euro 2 norme, a u budućnosti bi uz minimalne korekcije trebale zadovoljavati i Euro 3. Prema navodima tvornice potrošnja bi se trebala kretati u okvirima 2 l. na 100 km! Potrošnja ulja ovog dvotaktnog motora smanjena je za čak 60% u odno-



su na standardni agregat s rasplinjačem. Servisni intervali pomaknuti su s prijašnjih 6.000 km na 12.000 km, što govori da se očito napredovalo i po pitanju kvalitete i pouzdanosti.

Drugi pogonski agregat, koji se ugrađuje u standardnu verziju SR 50 R, napajanje gorivom rješava uz pomoć rasplinjača Dell'Orto promjera 17,5 mm, a kompresijski odnos mu je nešto veći, 12,1:1.

Razlika između modela Factory i običnog SR-a postoji još i po pitanju kontrolne ploče, tj. instrumenata. Model Factory opremljen je digitalno-analognom instrument pločom tipa "Matrix", a ona je, kako i samo ime kaže, doista prava matrica! Krenimo redom: pokazivač količine goriva, pokazivač rezervnog područja, temperatura rashladne tekućine, sat, pokazivač brzine, dva trip brojača, pokazivač napona akumulatora, kronometar sa mogućnošću memoriranja 16 krugova, vrijeme trajanja puta, prosječna i maksimalna brzina, indikator za servis, generalno upozoravajuće svjetlo. Svim ovim informa-

Zbog vrlo loših vremenskih uvjeta tijekom testiranja, bili smo limitirani u temperamentnosti vožnji. Ipak već i prvi kontakt s najnovijim SR-om pokazuje da se radi o vrhunski napravljenom skuteru, gotovo bez mana





tako da sprječava klizanje stopala, a ručice upravljača su napokon smještene visoko i ne udaraju u koljena prilikom jačih zakretanja. Ogladala su motociklističkog tipa, isturena i vrlo pregledna.

Već od samog kretanja oduševljava nas odgovor na odvrtnje ručice gasa. Možda zvuči pomalo smiješno, s obzirom na to o kojoj se zapremeni radi, ali odgovor je trenutačan. SR ubrztava od samog starta zaista živahno i već nakon nekoliko metara u gradskoj gužvi vi jurite 60-70 km/h, što su, naravno, vrijednosti za otvorenu verziju. No to nije i maksi-

malna brzina jer SR 50 R Factory može postići znatno preko 80 km/h. Okretnost ovog skutera izražena je pri naglim promjenama pravaca i prolasku između automobila. S malo vještine ovakvi manevri bit će lakoća za svakog vozača. Upravo nas oduševljava kompaktnost i čvrstina koju skuter prenosi na vozača u vožnji.

Zapravo je upravljanje ovim skuterom lako u svakom pogledu, te niti u jednom trenutku ne dolazi u pitanje njegova sigurnost i kontrola nad njim. Osjećaju sigurnosti zasigurno pridonose i kotači promjera 13" s dimenzijama guma 130/60. Ovjes je pravi sportski:

kratkog hoda i tvrd. Stabilnost u zavoju pri maksimalnoj brzini je odlična. Zbog idealne ceste bez neravnina isprobali smo ga na odličnoj podlozi bez dubokih bora i rupa, pa ostaje otvoreno pitanje kako će se ponašati na našim, hrvatskim cestama koje, kao što svi znamo, obiluju neravninama.

Kočnice, koje su tipa disk sprijeda i straga, promjera 190 mm, vrhunski odrađuju funkciju. Praznih hodova ručice nema, a doziranje je fantastično, što vam omogućuje da kočite upravo onoliko koliko želite i kako želite. Dakle, čim je dotaknete, ona reagira.

Zbog mokrih vremenskih uvjeta nismo bili u mogućnosti ekstremnije isprobati kočnje, jer su gume blokirale relativno rano, što je uobičajeno za kišne gradske ulice pune uljnih mrlja. No ipak se već iz ovih limitiranih stisaka ručica vidi da je kočnje na vrhunskom nivou. U Hrvatskoj nas očekuje test skutera SR s rasplinjačem kada ćemo do kraja potegnuti ručicu kočnice i podijeliti s vama rezultat.

Tijekom naše cjelodnevne testne vožnje prešli smo put od skoro 40 km, pri čemu je digitalni pokazivač razine goriva u spremniku ostao na istoj vrijednosti, tako da navodi o vrlo niskoj potrošnji zaista stoje.

Jedini nedostatak ovog skutera očituje se u vrlo malom prtljažnom prostoru koji se nalazi ispod sjedala, a u koji točno na mjeru stane jedna jet kaciga. Na samom početku sjedala smješten je poseban pretinac u koji je moguće smjestiti osobne dokumente, no njegova upotreba je ograničena jer se ne može se zaključati.

Na kraju možemo zaključiti da Aprilia ponovno zna što hoće, a to je osvojiti mlade vozače agresivnim i prepoznatljivim dizajnom nudeći im pri tom i vrhunsku tehnologiju. Pothvat tvornice iz Noale još je veći ako se prisjetimo financijskih teškoća i obustave proizvodnje u lipnju ove godine, te vrlo vjerojatno vlasničko preuzimanje od strane konkurentske tvrtke Piaggio. SR 50 R i Factory sasvim sigurno su modeli koji će najaviti bolja vremena za tvrtku iz Noale. ■

Razlika između SR 50 R i SR 50 R Factory:

SR 50 R:

- pogonski agregat sa rasplinjačem
- instrument ploča tipa "Easy"

SR 50 R Factory:

- pogonski agregat sa direktnim ubrizgavanjem goriva Di-tech
- instrument ploča tipa "Matrix"
- kodirani ključ

TEHNIČKI PODACI

SR 50 Factory (SR 50R)

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39.3 mm
Obujam: 49 cm ³
Omjer kompresije: 11,5:1 (12,1:1)
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Prijenos: varijator
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 18 mm (rasplinjač Dell'Orto PHVA 17.5)
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: sprijeda klasična vilica hoda 90 mm, straga monoamortizer hoda 70 mm
Gume: sprijeda i straga 130/60-13
Kočnice: sprijeda disk promjera 190 mm i čeljust sa dva klipića promjera 32 mm, straga disk promjera 190 mm i čeljust s dva klipića promjera 30 mm
Dimenzije (u mm): duljina 1.860, širina 705, osovinski razmak 1.290, visina sjedala 820
Spremnik goriva: 7 l
Spremnik ulja: 1,2 l od toga 0,2 l rezerva

+ dizajn, potrošnja, kočnice, stabilnost, tih agregat, performanse

- plitak prtljažni prostor

SR 50 R pokreće pogonski agregat koji napajanje gorivom vrši uz pomoć rasplinjača, dok je verzija Factory opremljena agregatom sa Di-tech tehnologijom ubrizgavanja goriva

