

Upravljiv, praktičan, odličnog omjera snage i težine. Sportcity 200 predstavlja novitet svježih dizajnerskih linija, vrlo dobre završne obrade, s primjenom najnovijih tehničkih dostignuća. Aprilia u klasi skutera velikih kotača želi iznova izmiješati karte i u tome je, čini nam se, uspjela. I cijena je u rangi konkurencije



Sport and the

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

Prilikom našeg prošlog posjeta Barceloni i prisustvovanja svjetskoj prezentaciji treće generacije skutera SR iskoristili smo priliku i ekskluzivno odradili i drugi test, novitet iz segmenta gradskih sportskih skutera velikih kotača pod nazivom Sportcity.

Nudi se u varijantama s dva pogonska agregata, i to 125 cm³ i 200 cm³, kako bi zadovoljio prohtjeve što većeg broja korisnika. Mi smo imali priliku pobliže se upoznati s modelom 200, kojeg pokreće poznati Leader motor kuće Piaggio, zapremine 198 cm³. Dakle, suradnja ova dva europska giganta već je započela, jer kao što je poznato, odnedavno je Piaggio od svog ljutog konkurenta načinio partnera za još uspješniju poslovnu budućnost. Ovom je simbiozom Piaggio zajedno s grupacijama Aprilia i Derbi izrastao u najveću moto kuću Europe koja broji preko 4 000 zaposlenika!

Sportcity je zapravo zamišljen kao direktna konkurencija Hondinom SH 150, koji na europskom tržištu ostvaruje zavidne prodajne rezultate. A kako u tom pogledu stoje stvari u Hrvatskoj? Po našem mišljenju Beverly 250 će napokon dobiti dostojnog takmaca u segmentu skutera velikih kotača.

No, ovim potezom Aprilia i sama stvara konkurenciju sebi unutar kuće, što se poglavito odnosi na Scarabeo. Bilo kako bilo, bit će vrlo zanimljivo vidjeti reagiranje tržišta na novi Sportcity kojem mnogi prognoziraju veliki uspjeh.

A što zapravo nudi Sportcity, a ostali nemaju? Prije svega, lijepu i skladnu sportsku liniju koja će zasigurno privući i nešto mlađe poglede, za razliku od konkurencije koja ovim segmentom skutera cilja na nešto ozbiljniju publiku. Sportcity je skuter velikih kotača, ali je za razliku od konkurencije koja većinom rabi kotače dimenzija 16", odabrana veličina 15". Pneumatici su solidnih dimenzija,



Cijena **28.995 kn**



city

120/70 prednji i 130/80 zadnji. Kao što znamo, odabir koncepcije velikih kotača osuđuje na propast prostor pod sjedalom, no u ovom slučaju tehničari iz Noale uspjeli su ga konstruirati dovoljno velikog da primi jednu jet kacigu. Kroz rešetke na prednjem štitu ulazi svjež zrak koji se dovodi do hladnjaka tekućine, dok se usmjerivači toplog zraka nalaze s lijeve i desne strane štita. Za vrijeme zimskih mjeseci moguće je montirati dodatne štitičke koji usmjeravaju topli zrak prema vašim koljenima. Vrlo inovativno i pohvalno.

Jednocilindrični, vodoravno položeni i tekućinom hlađeni motor usmjeren je na postizanje zavidnih performansi. Razvod je rije-

šen s četiri ventila i jednom bregastom osovinom u glavi, a vrijednosti kompresije su 11,5:1. Performanse su više nego dobre: 21 KS pri 9 000 okr/min, 1,6 Kg pri 7000 okr/min. U kategoriji skutera srednje zapremine ove performanse igraju vrlo značajnu ulogu. U pravilu su skuteri ove klase zapremine 150 cm³, primjerice Honda SH, dok recimo model poput Beverlya 250 ima mnogo veće gabarite i težinu. Upravo ovdje je Aprilia odigrala vrlo mudro, te spojila relativno malo težinu i zapreminu od 200 cm³. Zbog toga se ovaj skuter odlikuje zavidnim voznim karakteristikama i odličnim startom, kojem pridonosi i vrlo dobro uklopljen

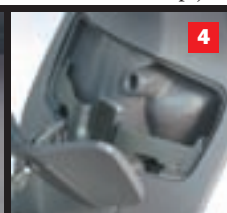
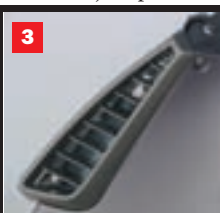
variomatski sustav zajedno sa suhom centrifugalnom spojkom.

Instrumenti su moderni, pregledni i kompletni. Obuhvaćaju okrugli brzinomjer s očitanjem u kilometrima i miljama, te LCD displej s funkcijama sata, indikatora razine goriva u spremniku, temperature rashladne tekućine, ukupnog i parcijalnog brojača puta, te napona u akumulatoru. Nisu izostale niti klasične kontrolne lampice poput onih za pokazivače smjera, dugih svjetala itd. U prednjem štitu nalazi se prostor koji se otvara ključem, a dovoljan je za smještaj manjih stvari poput rukavica ili dokumenata, što će se pokazati vrlo korisnim prilikom gradske vožnje. Spre-

Iznad svjetla nalazi se usisnik zraka kroz koji se hladi hladnjak tekućine



Instrument ploča sastoji se od pokazivača brzine analognog tipa i LCD displeja koji sadrži sve bitne podatke



[1] Suradnja nekad ljutih konkurenata, Piaggia i Aprilije, već je započela. Sportcity pokreće pogonski agregat grupe Piaggio pod nazivom Leader, hlađen tekućinom i zapremine 198 cm³. [2] Nosač prtljage i ručka za putnika vrlo su praktični. [3] Izlazni otvori na bočnim stranama prednjeg štita služe sa dovod toplog zraka na koljena u zimskim mjesecima. [4] Unutar prednjeg štita nalazi se pretinac koji se otvara uz pomoć ključa, a namijenjen je smještaju dokumenata ili manjih stvari poput rukavica. [5] Koncepcija skutera velikih kotača tehnički ne omogućava prevelik prostor pod sjedalom. U Sportcity-u ga ima dovoljno za smještaj jet kacige



Zbog otežanih vremenskih uvjeta u inače sunčanoj Barceloni nismo bili u mogućnosti potjerati Sportcity do njegovih limita. No, i ovo je bilo dovoljno da shvatimo kako se radi o skuteru vrhunskih performansi i voznih karakteristika

nik goriva kapaciteta 9 l omogućava ovom skuteru velik radijus kretanja bez neprestanih posjeta benzinskim crpkama.

Kako smo već naveli u testu za SR, vremenske prilike (ili bolje reći: neprilike) u obliku kiše nisu nam dopuštale test ovog skutera u punom opsegu, stoga ćemo podijeliti s vama nešto skromnija viđenja vožnje. Maksimalna brzina vrlo je zadovoljavajuća za ovu klasu, a prema instrumentima iznosi 130 km/h. Zbog ove pozitivne karakteristike odabrat će ga mnogi vozači koji uz gradsku vožnju žele svladavati nešto kraće dionice između gradova. Zbog nepostojanja vjetrobranskog stakla nema zaštite od vjetra za

gornji dio tijela, no nemojmo zaboraviti da se ovdje ionako radi prvenstveno o gradskom vozilu. Udobnost je zadovoljavajuća, što pripisujemo velikim kotačima i odličnom radu ovjesa. Prednja vilica, koja je promjera 35 mm, mekana je u prvoj fazi rada, dok je nešto tvrđa u drugom dijelu, a ukupan joj je hod 100 mm. Straga se nalaze dvostruki amortizeri, čije je opterećenje opruge moguće regulirati u četiri stupnja. Nešto kraći hod od 80 mm stvara poteškoće pri nailasku na veće neravnine na kolniku. Uvjerljivo djeluje kočnica marke Grimco koja se prije svega odlikuje mekoćom i finim osjećajem za modulaciju. Sprijeda se ugrađ-

uje disk promjera 260 mm na kojeg djeluje plivajuća čeljust sa dva klipića, dok je straga disk promjera 240 mm. Gledajući kočnice pojedinačno, s obzirom na veličinu diskova, zaustavljanje je moglo biti i snažnije. Možda je ipak trebalo ugraditi integralni sustav, no s vremenom ćete se naviknuti na radnju pritiskanja obje ručice istodobno, što će rezultirati boljom zaustavnom snagom.

Prostora za vozačeve noge ima sasvim dovoljno, a i upravljač je smješten dosta visoko, tako da vam neće smetati pri punim zakretanjima. U vožnji kroz zavoje nemate osjećaj da se radi o izrazito gradskom skuteru. Kotači 15" pridonose relativno neutralnom ponašanju pri ulasku u zavoj, za razliku od onih manjeg promjera koji pokazuju tendenciju preranog "zatvaranja" zavoja. Ciklistika je vrlo precizna, što je poglavito zasluga već spomenutog odličnog rada prednje vilice i solidnog rada stražnjih amortizera. Zapravo, iskreno ćemo reći da već izvjesno vrijeme nismo vozili tako upravljiv skuter ove klase. Pri kraćoj stanici za vrijeme testa bacili smo pogled i na pneumatike. Kako su nam bile poznate dimenzije kotača, njihov zašiljeni oblik rasvijetlilo nam je tajnu jednostavnosti i fluidnosti vožnje. Zbog pneumatika specifičnog, oštrog oblika skuter olakšano pada u zavoj, čime stječete osjećaj savršene lakoće upravljanja.

Na kraju bi trebalo reći nešto i o manama ovog vozila. One su vrlo skromne, zapravo ih treba tražiti povećalom. Uz već spomenuti kraći hod stražnjih amortizera i nedovoljnu agresivnosti kočnica primijetili smo i nedostatak stajne nožice.

Svojom cijenom Sportcity ne odudara ni ti od jednog konkurenta. Honda SH 150 u Hrvatskoj stoji 27.990 kn, dok Piaggio Beverly stoji 32.240 kn. Sportcity 200 je s cijenom od 28.995 kn negdje u sredini, s tim da je mnogo suvremenije vozilo od spomenutog dvojca, završna obrada mu je za nijansu bolja, a vozna svojstava su mu znatno dinamičnija. Proizvodit će se u četiri vrlo smirene boje: Cambridge bijela, Titanic siva, dark crna, mirror srebrna. ■

Kotači su izrađeni od lakog aluminijskog i neobične su dimenzije: 15". Gume su također specifične, gotovo šiljastog oblika



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 72 x 48,6 mm
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila
Omjer kompresije: 11,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Prijenos: variomatski
Napajanje: rasplinjač
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: sprijeda vilica promjera 35 mm hoda 100 mm, straga dvostruki amortizeri hoda 80 mm
Gume: sprijeda 120/70-15, straga 130/80-15
Kočnice: sprijeda disk promjera 260 mm i čeljust sa dva klipića, straga disk promjera 220 mm i čeljust sa dva klipića
Dimenzije (mm): duljina 1.970, širina 660, osovinski razmak 1.365
 spremnik goriva: 9 l.

- + upravljivost, ovjes, završna obrada, performanse, cijena
- nedostatak bočne stajne nožice, nedostatak integralnog sustava kočnica, kratak hod zadnjih amortizera