

[Aprilia MXV 450]

Na stazi Malpensa smještenoj nedaleko istoimene milanske zračne luke održana je svjetska prezentacija novih Aprilijinih terenskih modela. Dok su enduro izvedbe RXV 450 i 550 doživjele manje preinake, prava poslastica za našeg gurua oktanskih sportova Viktora Bolšeca bila je nova Aprilia MXV 450. Iz atraktivnih fotografija možete primijetiti da se Viktoru pored motocikla svidjela i staza, a "kupilo" ga je i to da se radi o prvom serijskom motociklu koji je prema glavnini parametara spreman za utrke. No, krenimo redom.

Motokros je prije svega vrlo specifična disciplina o kojoj je nemoguće imati stav ukoliko niste probali voziti po blatu, zemlji, travi i inim podlogama. Tko nije doživio ekstremni nagib ili "ispucavanja" iz zavoja kakva su moguća na "MX" stazi ne može niti zamisliti o kakvom užitku je riječ. Naravno, osjećaj približavanja skoku nakon kojeg slijedi više ili manje koordinirani let čovjeka i stroja priča su za sebe, a sve to čini šareni, uglavnom blatnjavi, svijet motokrosa. Novost u tom netom opisanom svijetu predstavlja Aprilijin uradak MXV, za koji još nismo sigurni hoće li biti i nova zvijezda, ali nema dvojbe da donosi mnoge novosti. Samouvjereni Talijani su za iduću godinu već najavili odlučnu kampanju u Superbike prvenstvu te su javnosti prikazali svoju uzdanicu utjelovljenu u modelu RSV4. Sada Aprilia obznanjuje svoje neskrivene ambicije za svjetsko motokros prvenstvo, a kako pohod na titulu zahtijeva i pravi alat, svjetlo dana je ugledao model MXV 450. Nakon uspjeha njihovih kompaktnih V2 agregata u supermoto i enduro natjecanjima bilo je logično da tu platformu iskoriste za stvaranje motokros "asa u rukavu", a poprilično razvoja je i iza okvira načinjenih od kombinacije čeličnih cijevi i aluminijskih komponenti.

Nova moda

Da novosti ne bi bile ograničene samo na tehnički aspekt ovog motocikla pobrinuli su se vječ-

PIŠU:
**VIKTOR
BOLŠEC
I MARKO
GUZINA**



Osim tehničkih, nova Aprilia MXV u svijet motokrosa donosi i dizajnerske novosti

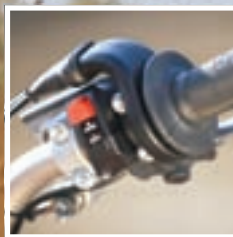


OČEKIVANA CIJENA
67.000 KN

Veliki prasak u motokrosu

Oplate širokog hladnjaka
odskaku iz inače uske
siluete nešto više nego
bismo željeli vidjeti

Iako je Yamaha prva predstavila "Big bang" agregat u modelu R1 za 2009. godinu, u motokrosu je Aprilia ipak prva. Povrh toga MXV premijerno uvodi V2 agregat u ovu disciplinu, dok je posebna poslastica tehnička pikanterija koja omogućava da se konfiguracija agregata lako mijenja iz "Big bang" u "Screamer" način rada i natrag



▲ Otvor za uljevanje goriva inovativno je smješten - Filter zraka nalazi se visoko naprijed, tamo gdje bismo očekivali spremnik goriva - pored ručice gasa se nalazi tipka za odabir "soft" odnosno "hard" mapa elektronike

▼ Kombinacijazubljenih diskova i plutaćućih kočionih klijesta se pokazala kao vrlo dobra i jaka



"Big bang" konfiguracija funkcioniira odlično i osigurava pregršt snage na niskim okretajima

no spominjani talijanski dizajneri. Ne bismo bili u krivu kada bismo rekli da su dosadašnji motokros motocikli uglavnom sličili kao poslovično jaje jajetu, uz pokoju sitnu iznimku. Isto tako nitko neće proturječiti ako ustvrdimo da su ovi motocikli prije svega podređeni funkciji, a ono malo oplata na njima slijedilo je ovu formulu. U Apriliji su uspjeli načiniti potpuno funkcionalan motocikl koristeći linije koje je lako asociirati s ovom tvrtkom, pa MXV vizualno odskae od konkurencije i vrlo je prepoznatljiv. Tu je, naravno, i vrlo specifičan dizajn okvira te pogonskog agregata, koji ni najmanje ne podsjeća na konkurenciju. Žbičani naplatci s crnim obručima posljednjih su godina od pomodnog detalja postali gotovo neizostavnim elementom kod motocikala ove klase, ali zato mnogi drugi dijelovi omogućuju unošenje nemira. Prije svega je to složeni prednji blatobran preuzet s dosadašnjih RXV odnosno SXV modela. Nakon ovoga na red dolaze vrhunski osmišljeni elementi: crno kućište filtra zraka, pa red crvenih oplata minimalističkog kroja, na koje se nadovezuje sjedalo, a zatim opet red crnog, naravno, povezanog sa crnim sjedalom. Iz svega opisanog izviru crvene cijevi čeličnog dijela okvira, a služe kao uvertira složenim oblicima aluminijskih stranica koje se pružaju prema stražnjoj vilici. Naizgled prozračni okvir temeljito je "napunjen" kompaktnim dvocilindričnim agregatom, a cijeli motocikl kulminira dinamičnim crvenim stražnjim krajem. Tko ne zna mogao bi na koncu ostati zbunjen dvjema malim ispušnim cijevima, koje su tek završetak ispušnog sustava lukavo sakrivenog ispod sjedala. Već po izgledu slutimo da je MXV 450 rođen za pobjede, a hoće li i u kojoj mjeri u tome uspjeti, reći će nam budućnost.

Ma nemoj mi reći!

Doživjeli smo i taj dan. Ne samo da je u svijet motokrosa ušao prvi V-2 agregat, već je na njemu došlo do još značajnije revolucije. Naime, na agregatu Aprilie MXV je moguće birati fazu paljenja, pa lakim zahvatom možemo odrediti da V-2 radi kao "big bang" ili kao "screamer", ovisno o stazi i sklonosti korisnika. Ukoliko vam nije jasno o čemu je riječ, ne brinite, pojasnit ćemo! Naime, već prilično poznati V2 agregat službene oznake 45.2 iza sebe ima godine evolucije i police pune trofeja, što iz supermoto, što iz enduro natjecanja. Taj maleni div sada je postao srce novog MXV modela, što ovaj motocikl čini prvim motokros motociklom pogonjenim dvocilindričnim agregatom. Iako se radi o posebnoj izvedbi namijenjenoj motokros primjeni i dalje su tu prepoznatljivi detalji poput kuta od 77 stupnjeva među cilindrima te cilinda-

ra koji su sastavni dio bloka motora. Zbog krajnje racionalnog rasporeda elemenata ovaj agregat predstavlja najkompaktniji V2 pogonski stroj, a malenim dimenzijama konkuruira i mnogim jednocilindrašima iste zapremine. Ovaj tekućinom hlađeni stroj koristi klipove promjera 76 mm, koji uz hod od 49,5 mm rezultiraju radnom zapreminom od 449 kubičnih centimetara. Omjer kompresije iznosi vrlo visokih 13:1, a ništa manje impresiv-

Iako za motokros motocikle nije presudan, dizajn ove Aprilije je vrhunski, tipično talijanski



Crni obruči kotača su postali standard među motokros motociklima, Aprilijin okvir od čeličnih cijevi i aluminijjskih elemenata je potpuna novost



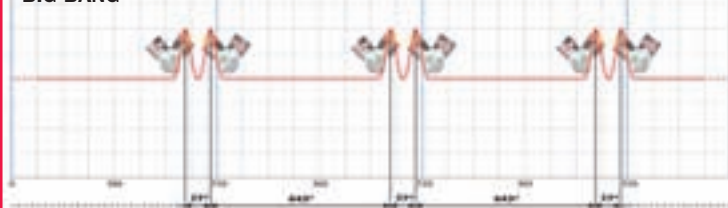
ni nisu niti podaci izmjereni na kotaču. Snaga je deklarirana na 58,8 KS pri 10.000 okr/min, dok je zakretni moment jednako uvjerljivih 47,1 Nm pri 7.500 okr/min. Podmazivanje agregata vrši se sustavom suhog kartera, spremnik ulja je smješten unutar kompaktne cjeline, dok se mjenjačka kutija podmazuje zasebno. Radi čim niže ukupne težine motocikla odstranjeni su svi elementi koji nisu neophodni, a među prvima su se na listi za odstrel našli elektropokretač i pripadajući akumulator. Ovaj V2 se, dakle, pokreće nožnim pokretačem, a kasnije ćemo saznati da se ne radi ni o kakvom bauku. To ponajprije možemo zahvaliti složenom sustavu elektronskog ubrizgavanja Dell'Orto s tijelima promjera 38mm. Ovaj sklop, kao i digitalni elektronski sustav paljenja, radi bez korištenja akumulatora i jamči vrhunске performanse u svim uvjetima. Tipka na upravljaču omogućuje vozaču da u vožnji promijeni način rada ove složene elektronike. To znači da agregat može koristiti "hard" mape, koje omogućuju razvijanje maksimalne snage, ali tu su i "soft" mape, koje ublažavaju razvijanje snage i olakšavaju život početnicima, odnosno vožnju na zahtjevnim podlogama. Da priča o elektronicima ne prestaje na opisanom brine se kabel za programiranje, koji se isporučuje s motociklom. Pomoću njega i posebnog programa motocikl se lako spaja s računalom, što omogućava mijenjanje raznih parametara. Prije svega će biti moguće mijenjati mape paljenja (a nove će biti redovno dostupne na Internetu), ali tu je i mogućnost podešavanja maksimalne otvorenosti gasa. Unutar dopuštenih granica će biti moguće podešavati i omjer gorive smjese, kako bi se karakteristike agregata mogle prilagoditi osobnom stilu vožnje. Naravno, fleksibilna elektronika je bila i jedan od prvih preduvjeta



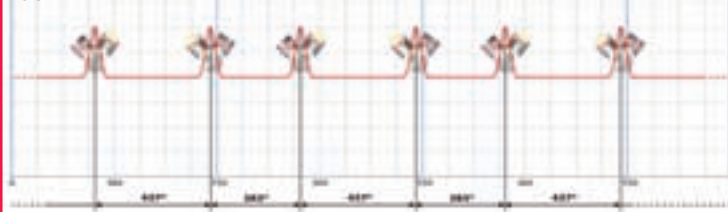
Položaj sjedenja na MXV je dobar iako je upravljač malo predaleko od sjedala što uznemiruje motocikl pri jakom kočenju



BIG BANG



SCREAMER



Udaljenost oslonaca za noge od sjedala je idealna pa se vozač lako prebacuje po motociklu

za omogućavanje promjene faze paljenja, o čemu ćemo "mrvicu" kasnije. Za razvod je u ovom agregatu odabrana jedna bregasta osovina u glavi, koja kontrolira rad četiri ventila od titanija, a ova konfiguracija se pokazala kao optimum kada je trebalo uskladiti težnje za kompaktnim i laganim. Spojka se sastoji od više lamela u uljnoj kupci, a vozač ju kontrolira preko sajle, dok mjenjačka kutija sadrži četiri stupnja prijenosa. U duhu laganog je i složeni okvir koji koristi gornji dio od čeličnih cijevi da bi se na njega nastavile stranice od prešanog aluminijsa. Ako i nije jasno iz pogleda na opisane sklopove, agregat je ujedno i noseći dio, što dodatno omogućava smanjenje težine, ali i povećanju krutosti. Vidljivo je da nije zanemarena niti centralizacija masa, pa je tako spremnik goriva zapremine 7,4 litre smješten blizu težišta, ispod sjedala. Kućište filtra zraka je onda moglo biti smješteno visoko u okviru, što olakšava servisiranje, ali i pomaže da filter dulje ostane čist u zahtjevnim uvjetima. Kako je unutrašnjost kućišta filtra najbolje zaštićeno mjesto na cijelom motociklu, upravo ovdje su se smjestile i sve elektroničke komponente kojima bi mogla smetati izloženost blatu, vodi i sličnom. Nadalje možemo govoriti i o novo oblikovanom, kompaktnom ispušnom sustavu od titana, koji

Plastične oplata su načinjene od pomalo krhke plastike, ali zato njihov kraj predstavlja novost u pomalo dosadnom motocross svijetu



Sjedalo ima izbočenje koje uvelike pomaže zadržati tijelo vozača prilikom jakih ubrzanja

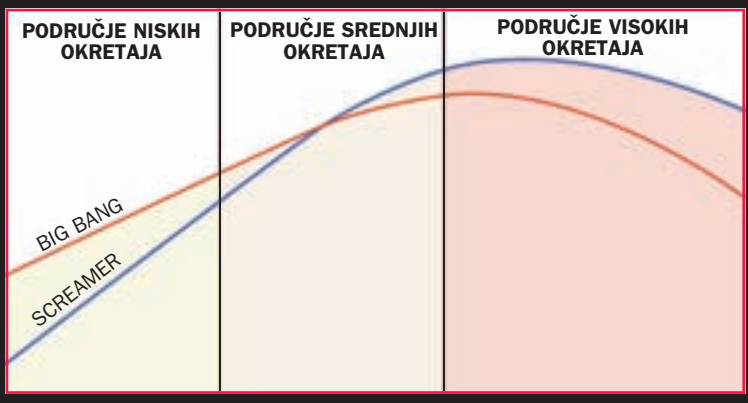


Fazu paljenja je moguće mijenjati zahvatom na stražnjoj glavi agregata



Kompaktni dvocilindraš koristi podmazivanje suhim karterom, a spremnik ulja je integriran u blok motora





◀ Lako je vidljiva razlika u fazi paljenja između "Big bang" i "Screamer" konfiguracije

▲ "Big bang" konfiguracija razvija primjetno više snage u niskim okretajima, ali u visokima krivulja vidljivo posustaje. "Screamer" je, s druge strane pomalo "prazan" u niskim okretajima, dok u visokima razvija punu snagu

također pridonosi centralizaciji masa, ali i zadovoljavanju količine buke na dozvoljenih 94dB. Što se ciklistike tiče, MXV počiva na gumama dimenzija 80/100-21 te 110/90-19, s tim da se prednja drži na izokrenutoj Marzocchi vilici promjera 50 mm, dok je stražnja vilica od aluminijskog oblikovanog tehnologijom hidroforming. Kako i priliči, prednja vilica je podesiva u parametrima kompresije i povrata, a isto je i sa stražnjim Sachs amortizerom, koji koristi Pro-link progresivno polužje kako bi kontrolirao kretanje vilice. Sigurno zaustavljanje u svim zamislivim uvjetima zadatak je nazubljenih diskova, s tim da prednji mjeri 270 mm u promjeri i pritišću ga Nissin dvoklipna plutajuća kliješta, a stražnji je promjera 240 mm s jednoklipnom kliještima istog proizvođača. Preostaje nam spomenuti još neke mjere ove ljepotice: sjedalo se nalazi na 960 mm od podloge, međuosovinski razmak je 1.499 mm, a težina sa svim tekućinama, ali bez goriva iznosi 107 kilograma.

Platiš jedan, dobiješ dva

Trgovci koriste raznorazne načine kako bi nas uvjerali da je kupnja nekog proizvoda dobra odluka, pa nerijetko uz kupovinu jednog dobivamo drugi besplatno. U Apriliji to ne govore eksplicitno, ali svatko tko se zamisli nad ponuđenim prepoznati će upravo ovakvu prednost u novoj MXV tehnološkoj bisernoj ogrlici. Naime, motocikl se kupcu isporučuje sa "big bang" fazom paljenja, što znači da cilindri opaljuju gotovo istovremeno, sa svega 77 stupnjeva razlike. Nakon toga se jednodijelna radilica treba okrenuti čak za 643 stupnja da bi ponovo opalio jedan, a 77 stupnjeva kasnije i drugi cilindar. Ovakav način rada rezultira polegnutijom krivuljom snage, koja možda ne doseže neke impresivne krajnje vrijednosti, ali je zato raspoloživa već od niskih okretaja. A sada trik svojstven samo Apriliji MXV 450! Prilično jednostavan zahvat na stražnjoj glavi agregata omogućava da se faza paljenja promijeni, a laka promjena mapa elektronike zaokružuje metamorfozu. Naš "big bang" motocikl je sada transformiran u vrišteće "sreamer" vozilo koje puca od snage i nudi posve drugačiji osjećaj u vožnji. U ovakvom načinu rada cilindri opaljuju ravnomjernije, nakon 437 odnosno 283 stupnja. U ovoj konfiguraciji agregat oslobađa maksimalnu deklariranu snagu te se ponaša poput klasičnog V2 stroja, a "divlja" narav je namijenjena iskusnijim vozačima. I tako, iako ste kupili samo jedan motocikl, treba vam svega sat ili dva da biste ga iz jedne konfiguracije "preobrazili" u drugu i time mu znatno promijenili osobine, gotovo toliko da možemo govoriti o različitim modelima.



Ovjes ostavlja još mjesta za unapređenja. Tvrd je na početku hoda pa vrlo brzo umara podlaktice vozača, ali zato bez teškoća podnosi i duge skokove



Staza Malpensa je odgovarala Viktoru koji je uživao u dugim skokovima

Prasak ili vrisak?

Nakon što smo - nadamo se uspješno - savladali tehničke aspekte ovog motocikla, dolazi na red vožnja. Kako iz trgovine MXV dolazi u "big bang" konfiguraciji, to je bilo i prvo s čim smo se susreli. Pokretanje nožnim pokretačem posve je lako ukoliko ste disciplinirani i ne dirate ručicu gasa, već elektronicu prepustite da obavi svoje. Tu "uskače" sustav koji olakšava pokretanje, pa automatski podiže broj okretaja agregata da bi ih ubrzo i spustio na stabilan prazan hod. Prvih nekoliko krugova po novoj stazi s posve novim motociklom vozili smo koristeći "soft" mape elektronike i moramo priznati da je vožnja laka i opuštana. Već tu smo mogli osjetiti da mjenjač radi odlično, da je precizan i mekan. Nakon nekoliko krugova prekiđać prebacujemo na "hard" i zabava može početi. Razlika se zaista jako osjeti, pa uz ovako programiranu elektronicu motocikl iz svakog zavoja diže prednji kotač, što smo lako korigirali doziranjem spojke. Kad smo to spomenuli, valja primijetiti da se spojka dozira odlično ako uzmemo u obzir da koristi čeličnu sajlju, a ne danas gotovo standardni hidraulični sustav upravljanja. S obzirom da je ovo

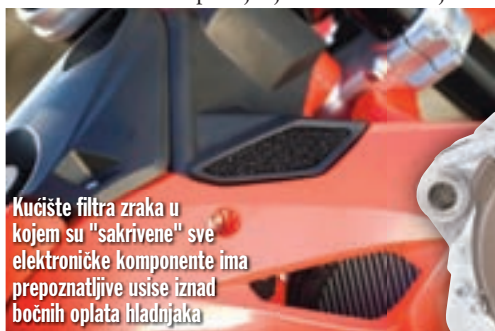
sivima prvo iskustvo s V2 agregatom u motokros primjeni, prije svega nas je oduševio zvuk, ali i obilje snage u niskim okretajima, što je smanjilo potrebu za mijenjanjem stupnjeva prijenosa. Kod "big bang" konfiguracije srednji okretaji donose zaista puno snage, ali ona u višim okretajima opada. Dojam bi bio zaista odličan da ga donekle ne kvari ovjes. Prvi dio hoda ovjesa je tvrd, što rezultira zamorom, pa podlaktice već nakon kraćeg vremena postaju tvrde. Mekši inicijalni dio hoda bi uvelike smanjio zamor i olakšao vožnju. S druge strane su tu skokovi koji su na stazi Malpensa bili visoki,

Osim što je najkompaktniji V2 ikada Aprilijin 45.2 agregat dimenzijama odgovara i jednocilindričnoj konkurenciji u klasi

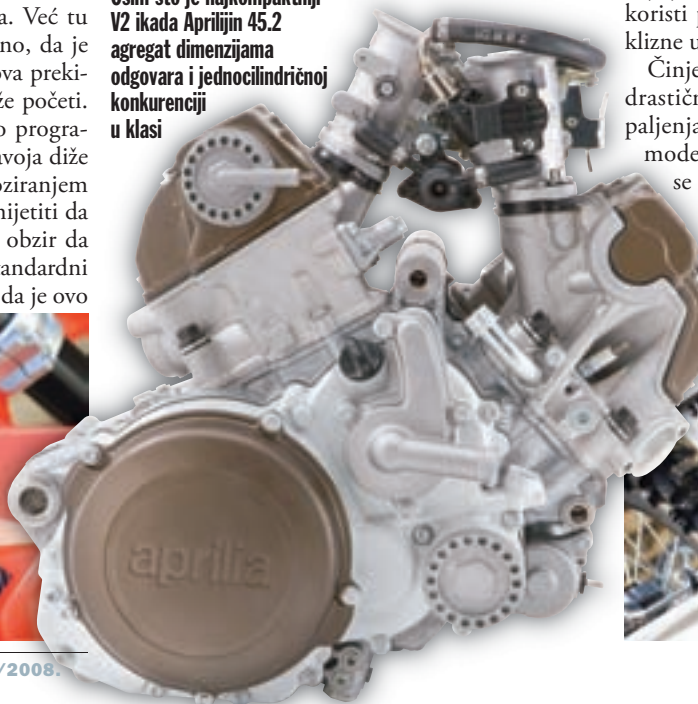
brzi i vrhunski konstruirani, a ovjes na njima nije dolazio do krajnjih granica, osim kada bismo zaista pretjerali. Za razliku od skokova, na kojima smo uživali, zavoji su predstavljali malo manje zabave i malo više posla, ne toliko zbog ovjesa, koliko zbog okvira koji se pokazao pretjerano krutim. Vjerovali ili ne, za razliku od cestovnih motocikala, vrhunski motokros motocikli se trebaju do određenog stupnja uvijati, a to je nešto čega je MXV lišen. Dok amateri po svoj prilici neće niti primijetiti da nešto nije baš onako kako treba, vrhunski vozači poput Viktora Bolšeca su se složili da kod Aprilie s tog aspekta ima mjesta za poboljšanja.

U drugom dijelu testiranja na red je došao motocikl "složen" na "screamer" konfiguraciju paljenja. Čim smo pokrenuli agregat, primijetili smo vrlo različit zvuk, a kod kretanja smo mogli osjetiti da je ovako podešen agregat nešto slabiji u niskim okretajima. Zato u srednjim okretajima snaga raste, da bi u nekom trenutku razvijanje snage postalo impresivno i tako sve do najviših okretaja, odnosno deklariranih 12.500 okr/min. Na stazi Malpensa nam se ova konfiguracija više svidjela, prije svega zato što se radi o brzjoj i otvorenoj stazi, ali isto tako smo sigurni da bi na nekoj zatvorenoj superkros stazi "big bang" bio bolja opcija. Kada smo utvrdili što sve nudi agregat, počeli smo se vrhunski zabavljati i to su trenuci u kojima smo otkrili da je MXV u skokovima vrlo lagan za korigiranje, pa ćete si većina vozača ubrzo moći priuštiti ponešto igre. Kočnice su odlične i nije potrebna velika sila za sigurno zaustavljanje - za prednju kočnicu potreban je samo jedan prst. Gledano ergonomski, MXV je u nekim aspektima odličan, a u nekim i nije. Razmak između nogara dobro je određen, pa vozaču daje dovoljno prostora za micanje po motociklu. S druge strane je razmak između upravljača i sjedala veći nego bi nam odgovaralo, pa kod kočenja previše težine prelazi na prednji kraj, što može uznemiriti motocikl. Kao nešto što nam nije odgovaralo možemo spomenuti i širinu plastičnih oplata (koje diktira hladnjak), a ona se primjećuje prilikom ulaska u zavoj. Nisu nas impresionirale niti pomalo krhke plastične komponente, pogotovo stražnji blatobran, koji može slomiti bilo koji manji udarac ili komad blata. Prednji blatobran nije pokazivao ovakve karakteristike i zapravo je vrlo solidan zahvaljujući ojačanjima s gornje strane. Ne smijemo zaboraviti niti vrhunsko sjedalo koje je opremljeno malom grbom koja je od velike koristi prilikom ubrzanja, kada sprečava da tijelo klizne unatrag.

Činjenica da je ovom motociklu moguće toliko drastično promijeniti karakter promjenom faze paljenja čini ga jedinstvenim, jer zaista nudi dva modela u jednom. U "big bang" konfiguraciji se MXV pokazao spremnim za sve terene uz odličnu hvatljivost stražnjeg kraja, što će odgovarati amaterima i onima koji su do sada uživali u četverotaktnim modelima klase 250. S druge strane je tu "screamer"



Kućište filtra zraka u kojem su "sakrivene" sve elektroničke komponente ima prepoznatljive usise iznad bočnih oplata hladnjaka



Agregat je noseci element u složenom okviru čiju unutrašnjost u potpunosti ispunjava

konfiguracija, koja izvlači maksimum iz agregata, ali isto traži i od vozača, pa je u osnovi namijenjena iskusnijim vozačima i natjecateljima.

Vidjet ćemo...

... rekoše slijepci. Neosporno je da Aprilija ulazi u svijet motokrosa s velikim ambicijama i pompoznom najavama. Jednako tako nitko ne može poreći da je MXV 450 po mnogočemu revolucionaran motocikl s pregršt novosti koje očekuje budućnost u cijelom svijetu motocikala, naravno, ukoliko se pokažu kvalitetnima. Nas je MXV ugodno iznenađio, ponajprije osobinama V2 agregata i to u obje

konfiguracije, ali isto tako imamo dojam da ima mjesta za napredak u pogledu nekih elemenata. Dok motocikl po većini elemenata ukazuje da je spreman iz trgovine krenuti na natjecanja, ovjes je svakako nešto s čim će se natjecatelji svakako željeti pozabaviti. Bilo bi nezahvalno ulaziti u špekulacije o tome kako će ovaj motocikl proći na svjetskim motokros borilištima, jer stručnjaci nas uvjeravaju da u tom sportu pobjeđuje vozač, a ne motocikl. Ipak, nama se MXV sveukupno svidio, a niti očekivana cijena od 67.000 kn ne djeluje nerazumno, pogotovo ako znamo što sve ovaj motocikl nudi. Za usporedbu s konkurencijom ćemo morati pri-

čekati neki usporedni test, ali isto tako nećemo skrivati koliko mu se veselimo, jer to će značiti ponovni susret s ovim iznimnim motociklom. Mišljenja smo da je Aprilia predstavila motocikl u čijoj eksploataciji će moći uživati mnogi iskusni vozači i oni koji to tek žele postati. Amaterima će se više svidjeti "big bang" konfiguracija, ali kada se ukaže prilika ili potreba, neće biti ništa lakše nego MXV transformirati u "screamer". Detalji poput nedorečenog ovjesa znače da će za vrhunske rezultate na MXV 450 trebati još poraditi, ali niti ovaj serijski proizvod nije daleko od toga da bude dobitna kombinacija. ■



Dobra centralizacija masa znači da je Apriliu vrlo lako korigirati u skoku, a vožnja je zabavna

Prednji blatobran je dodatno ojačan po uzoru na RXV i SXV modele pa je otporniji od stražnjeg



Ispušni sustav je lukavo sakriven ispod sjedala, a vidljiva su samo dva malena "topa" komičnih dimenzija



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 76 x 49,5 mm
Obujam: 449 ccm
Razvod: bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 13:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje \varnothing 38 mm
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 4 brzina
Okvir: od čeličnih cijevi s aluminijskim vertikalnim elementima
Ovjes: izokrenuta vilica s cijevima \varnothing 50 mm; strađa aluminijska vilica s jednim amortizerom
Gume: prednja 80/100-21, stražnja 110/90-19
Kočnice: naprijed disk promjera 270 mm, strađa disk promjera 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.190, širina 815, visina sjedala 960, osoviniski razmak 1.499, težina 104 kg
Deklarirano: snaga (na kotaču) - 58,8 ks (43,3 kW) - 10.000 okr/min, maks. okr. moment - 47,1 Nm pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 7,4 l
Max. brzina: 260 km/h

+ mogućnost mijenjanja faze paljenja agregata, elastičnost agregata, sjedalo, mjenjač

- kruti okvir, umjeren ovjes, krhke i krute plastične komponente