

TEST | Aprilia Shiver

Více sportu – jiné
sedlo a stupačky

Lepší přední
vidlice

Itálie za
slušný peníz



Japonští výrobci si pod pojmem sportovní roadster střední třídy představují čtyřválcové v levnějších podvozcích, Italové zase jasně tíhnou ke dvouválcům a vzhled i podvozek nikdy není ošizen. Letos inovovaná Aprilia Shiver toho budiž důkazem.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Petr Pour, autor

Shiver, jenž se po dlouhém anoncování dostal pořádně do prodeje v roce 2008, je v novodobé historii prvním počinem Aprilie na poli malých dvouválců a zároveň prvním strojem, který nepoužívá šedesátistupňový motor Rotax, nýbrž ve vlastních dílnách vyvinuté devadesátistupňové věčko s elektronickým plynem. Na jeho základu později vzniklo supermoto Dorsoduro, Shiver GT s polokapotou, vylepšené Dorsoduro Factory... Samotný Shiver prošel pro letošní rok lehkou vylepšovací kúrou. Dostal malou kapotku, jiné sedlo a stupačky (dříve na jednom segmentu, nyní řidičovy i spolujezdce oddělené), vykousané kotouče nebo třeba užší zadní ráfek. Jak se změny projeví?

Sportovnější sezení

Když si na Shivera 2010 sednete, zjistíte, že změny nebyly jen optické. Vlastně je to dost jiná motorka. Ten starý model byl vysoký, ale také hodně prostorný,

stupačky měl níž a svezení bylo příjemné i dlouhánům. Jestli mám vybrat slovo, které noviněku vystihne nejlépe, je to „sportovní“. Dříve jsem se svou figurou 173 cm/60 kg na Shivera cítil trochu nedorostlý, teď mi pasuje mnohem lépe. Řídítka mají skvělý tvar, přepínače jsou příjemně měkké, zrcátka fungují až neitalsky dobře, prostě stačilo sednout a hned jsem tu byl jako doma.

Nemůžu však říci, že by všechny změny byly jednoznačně změnou k lepšímu. Na původní sedlo budu určitě vzpomínat s větší láskou. To nové je nejen nižší a štíhlejší, ale zároveň tvrdší a vepředu přizvednuté, což vaše mužství rozhodně nekvituje s povděkem.

A pak je tady ještě jedna věc, která mě nemile překvapila. Topí, a fest. Extrémní vedro ve vnitřní oblasti stehů a dokonce i lýtek jsem detekoval již po pár kilometrech. Budiž řečeno, že celý test probíhal v tropických vedrech, ale zase je to italská motor-ka a v Itálii přeci s teplem musejí počítat. Sedlo má sice elegantnější tvar, ovšem kde dříve překrývalo vrchní trubku podsedlového rámu, tam jsou dnes jen plastíky, a na ty se nedalo po průjezdu zacpanou Prahou sáhnout, jak byly rozpálené! Navíc kousek

níž na vás vykukuje hlava zadního válce... Zkrátka, jezdil jsem vestoje, s nohama roztaženými nebo dokonce hozenými na padáky, jen abych nemusel sedět normálně. Zkusil jsem rozpálenou motorku provětrat po dálnici, jestli nevychladne, a vše marné, topila pořád jak kachláky... Na druhou stranu, co bych za to teď na podzim dal!

Upravená vidlice, sportu základ

Starého Shivera jsem si pamatoval jako úžasný stroj s jedinou, ale o to výraznější vadou – přední nenastavitelná vidlice byla zoufale podtlumená a k pocitu sucha a bezpečí při snaze o ostřejší jízdu vám nepomohla ani ta sebelepší dámská vložka. Nová vidle pořád postrádá jakýkoli nastavovací prvek, ale mou předstartovní nervozitu uklidnil Míra Fresl z A Spiritu, když mi Shivera předával: „Ta vidle má nový střeva, takže už by měla bejt v cajku.“

A heuréka, Míra měl svatou pravdu. Teď teprve ten podvozek dává smysl. Rám i zadní odpružení bylo vždy skvělé, a teď už je tady i citlivé přední zavěšení, ke kterému můžete mít důvěru. Nastavení je možná trochu tužší, ale ne nepohodlné, a svezení je

teď jednoznačně příjemně sportovní, a to bezpochyby i díky užšímu zadnímu ráfku – šestipalec byl vyměněn za racionálnější pětápůlku.

V chválení budu pokračovat i u brzd, radiálky dostaly nově „vykousané“ kotouče a brzdi to vážně moc pěkně – je tady rychlý náběh, citlivost i síla. Takhle si představuji brzdy na sportovním naháči. Prostě kdybych měl u podvozkových komponent najít Achillovu patu, byl by to maximálně tak malý rejď, který vyžaduje zvyk. Ani se nedivím, že tahle konkrétní testovačka během pár týdnů třikrát lehla při otáčení.

Motor s radostí

Motor, dvouválcový vodou chlazený věčko, jehož provozní záležitosti a mnoho dalších více či méně potřebných údajů můžete sledovat na pěkné a informacemi nabitě přístrojovce, má své světlo, ale i pár stinných stránek. Co se týče charakteru a použitelnosti v reálném provozu, jde o vážně dobrou kombinaci slušného výkonu a příjemného točivého momentu. Motorka nestrádá ani na dálnici, kde při 150 km/h točí na šestku 6500 otáček a výkonu má pořád dost a dost, navíc tahle rychlost není díky malé, ale účinné kapotce vůbec nepříjemná. Také spotřeba je v pohodě, byť palubní počítač je až nebyvale optimistický – jeho 4,5 litru na sto znamenalo reálně skoro šest.

Menší díru ve středních otáčkách snad nemá smysl komentovat, to dneska mají snad všechny motorky splňující povinné euro-normy, naopak zmínit musím bezproblémovou možnost podtočit dvouválec až někam ke 2000 otáček nebo třeba úplně hebece řadičí převodovku. Vibrace jsou klasicky dvouválcové a kdo má rád drsnější zvuk z výfuků, bude nadšen. Motor chrochtá, basuje, a když zavřete plyn, vesele si střelí, prostě radost.

Elektronické koně

Tak trochu rozporuplnou fičurou je elektronický plyn. Potřebuje zvyk. Nevím, jestli se výrobce nenechal zbytečně unést snahou demonstrovat možnosti elektronického plynu třemi přepínatelnými motorovými mapami – rozdíl mezi nimi jsou velice výrazné, a možná je to někdy až na škodu. Sport je opravdu plný záta- h, Touring výrazně měkčí a progresivnější a Rain, to je málem jak 25 kW. Dal jsem si své oblíbené zatáčky na všechny programy a při tom deštovém jsem držel plný plyn a až někde kolem 7000 se začalo něco dít. Kdo s tímhle na mokru spadne kvůli akceleračnímu smy- ku, měl by se nechat vyšetřit.

Nové nastavení přední vidlice a jiný posaz konečně dovolují využít Shiverovy sportovní kvality na 100 %



VERDIKT	
Aprilia Shiver	
Motor	6/10
Podvozek	7/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	6/10
Město	6/10
Cestování	6/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	6/10

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Aprilia Shiver	
Objem	749,9 cm ³
Výkon	70 kW/95 k@9000
Točivý moment	79 Nm@7250
Hmotnost	210 kg (provozní)
Cena	199 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4, vrtání × zdvih 92 × 56,4 mm, kompresní poměr 10,9:1, vstříkování Marelli SDM Ø 52 mm, elektronický plyn ride-by-wire, tři volitelné motorové mapy Sport/Touring/Rain, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: rám kombinovaný z ocelových trubek a hliníkových odlitků, vředu nenastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vřadu hliníková kyvná vidlice s jedním asymetricky uchyceným tlumičem, zdvih 130 mm, nastavitelné předpětí a odsok, brzdy Brembo vředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vřadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Dunlop Qualifier vředu 120/70ZR17, vřadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"	
Rozměry: délka 2120 mm, šířka 810 mm, výška 1135 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1440 mm, úhel řízení 25,7°, stopa 109 mm, nádrž 15 l	

válcovou konfekci, ale zároveň mají výhody k Monsteru od Ducati. Pěkná italská motorka s rozumně velkým motorem pro každodenní, ale nikoli nudné použití, to je Shiver od hlavy po patu (nebo od zrcátka po pneumatiky). V téhle prozatím poslední verzi navíc výrazně sportovnější a teď nově ještě za velice příznivou cenu. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma A Spirit.



Motor chrochtá, basuje, a když zavřete plyn, vesele si střelí. Prostě radost