

Aprilia RSV 1000R/ RSV 1000R Factory

Text: podle zahraničních zdrojů zpracoval Přemysl Vaněk Fotky: Aprilia

Poslední dobou v souboji koní sice vládou
brutálně silné čtyřválcce, které jsou jasnými
šampiony motorových brzd, jenže běžná popula
ce, trávící svůj čas v silničním provozu, bude na
výjezdech ze zatáček rychlejší na vykopávajíc
ím dvouválcí, jehož masitý nástup „krouťá
ku“ je pro ně dostupnější než náběh znatelně
silnějších čtyřválců.

Italiské peklí

aprilias



rovnoměrně. Jenže to dopadlo stejně, jako když si se sedící opíci na rame-nou řekneš, že tohle cigáro je fakt poslední. Takže jsem nakonec skoro pořád seděl na verzi Factory, která byla ověšená komponenty, které vidět za výlohou motoshopu, tak slintáš jak hladový bernardýn. Změny oproti poslední Mille jsou dost stereotypní - míň kilo, víc koní, prostě jako u všech sportovců (už to je trochu nuda, kdyby někdo dal na blatník superbik třeba litinového hrocha, bylo by psaní větší sranda). Kapoty mají ostřejší tvary a násos Ram-airu uprostřed „ksichtu“ o 3 procenta zvýšil rychlost vzduchu proudícího do airboxu. Zadní sedlo má užší profil a celé balení vypadá radikálně přístříženě a účelově.

Magnesia není nikdy dost

Rám má sice podobný design jako starší model, ale za dveřmi s červeným světlem „Modernizace, nerušit“ se s ním nikdo nemazal a kromě zvýšení torzní tuhosti o 5 procent z něj ubylo kilo materiálu. Ostatně o pár kilo zhubla celá mašina, skrývající pod kapotami překopaný litrový dvouválec. Elegantní magnesiové hlavy válců mají kromě jiného upravené sací a výfukové kanály a s cílem dosáhnout optimálního rozložení hmotnosti je motor jinak uložen. Díky tomu se směrem vpřed, zpátky ni krok, přesunulo uchycení kyvky. Chlápek z Aprilie nám před začátkem jízdy nejdřív vlídně sdělil, že všech devět mašin, které vidíme, je také jediných devět



RSV v Americe. Pohrbit jednu z nich by nám určitě „zlepšilo“ vyjednávání motorek pro další testy, a tak jsem si na chvíli vzal jeho slova k srdci. Jak chvíle uplynula, nasedli jsme na mašiny, zapnuli helmy a novinářská GP mohla začít.

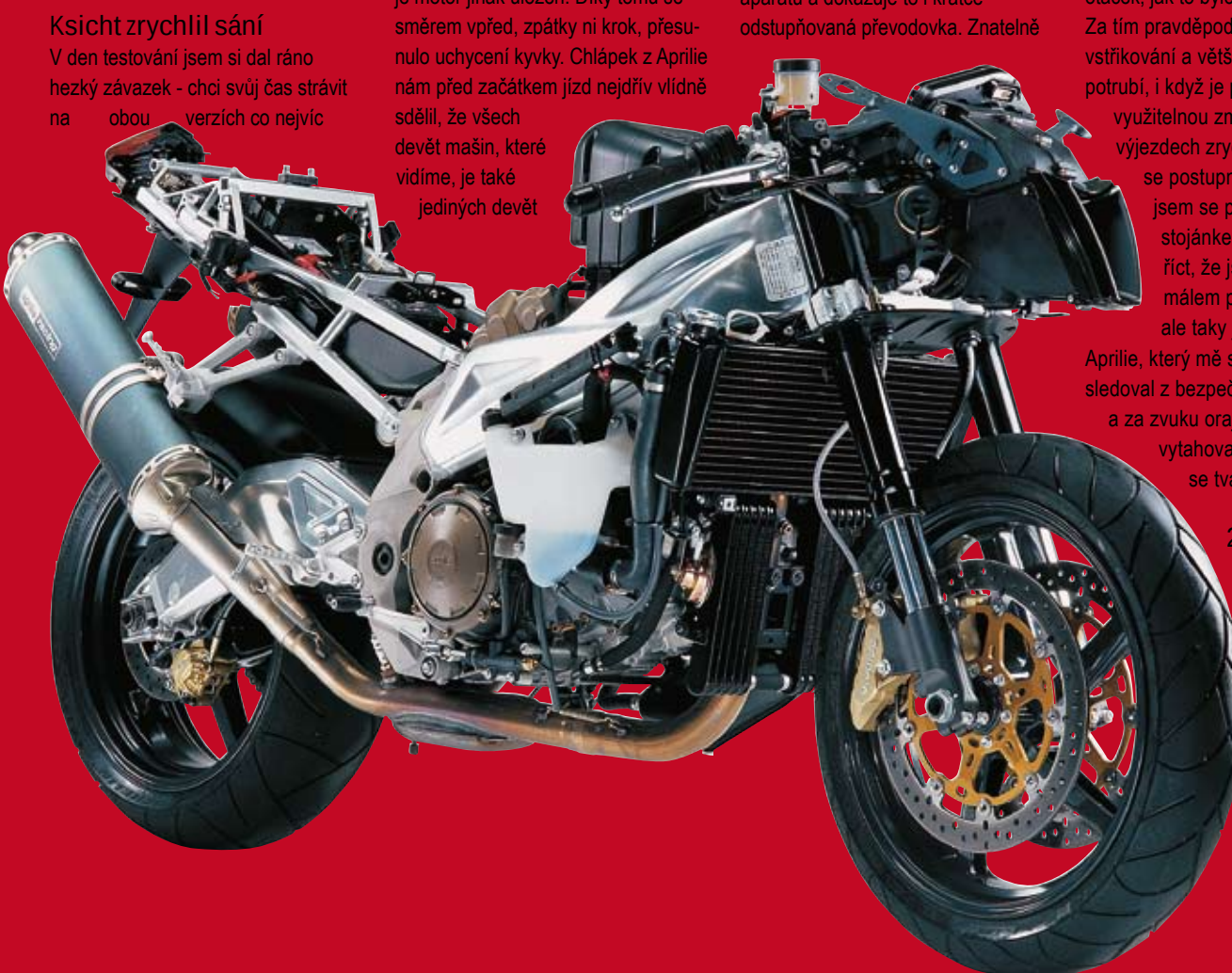
Siemens ředitelem

Na okruhu se ukazuje, že motorka je radikální odvozenec závodních aparátů a dokazuje je to i krátce odstupňovaná převodovka. Znatelně

přesnější je řízení motorky a vstřikování funguje jako ruka kardiologa servisující anabolikové srdce Arnolda Schwarzeneggera. Za okamžitou a přesnou odpověď na přidání plynu stojí elektronika Siemens, vedle které působí mozek staré stříkačky jako Pažout s Horákem vedle Karpova s Kasparovem. Průběh výkonu se mi zdál o něco ostřejší ve vrchu a bez nakopnutí usprostit otáček, jak to bylo u starších Mille. Za tím pravděpodobně stojí jiné vstřikování a větší průměr sacího potrubí, i když je potřeba říct, že jde využitelnou změnu, která tě na výjezdech zrychlí. Na trati jsem se postupně tak rozvášnil, až jsem se přistihl, jak drhnu stojánkem o zem a můžu říct, že jsem se z toho málem pos...l. Kromě mě ale taky jeden z lidí od Aprilie, který mě s hrůzou v očích sledoval z bezpečné vzdálenosti a za zvuku orajícího stojánku vytahoval z kapsy zákeřně se tvářící účet.

20 dg palubky

Jednou z top ten součástek Aprilie jsou radiální Bremba s krásně progresivním nástupem a vagónem síly, která je připravená vletět na



Při první jízdě na litrové Aprilii tak budeš svírat plyn a užívat si dvouválcovou hostinu provázenou přívalem „krouťáku“, jaký ti poskytne jen sportovní dvouválec. Na staré Mille bylo potřeba vzít na výjezdu tvrdě za plyn, abys využil sportovně tvrdý chod motoru. Dvouválec tě někde v půlce otáčkového pásma krásně nakopnul a od té doby nahoru měl motor sílu s velkým S, kterou zásoboval zadní kolo o sto šest. Loni představené nástupkyně se z továrny vyřítily s novým označením R a R Factory (R je základ a Factory je vytuněná verze, prostě něco jako Mille a Mille R dřív).

Ksicht zrychlil sání

V den testování jsem si dal ráno hezký závazek - chci svůj čas strávit na obou verzích co nejvíc

kotouče hned, jak potřebuješ. Radiální je i brzdový válec (stejně jako spojkový) a za výbornou odezvu na stisk páčky stojí i tahle vychytávka. Po příjezdu do boxů jsem chytil prvního mechanika a zlákal ho na přitáhnutí zadního předpětí, čímž jsem chtěl motorku odnaučit číslo s drhnoucím stojánkem. Můj plán se po vyjetí ukázal jako geniální, a tak

Technická data

**Aprilia RSV
1000R (Factory)**

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený dvouválec DOHC/4
objem	997 cm ³
vrtání x zdvih	97 x 67,5 mm
výkon	102 kW (139 k) / 9500 ot./min.
točivý moment	107 Nm / 7500 ot./min.
kompresní poměr	11,8:1
plnění motoru	vstřikování
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny / 1 kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1418 mm
výška sedla	810 mm
suchá hmotnost	185 Kg
objem nádrže	18 l
cena	389 000,- (484 000,-) Kč

jsem další kola kosil bez větších obav. Předek motorky je kromě přímého sání zvláštní i tím, že blinkry jsou v zrcátkách, takže když pojedíš na okruh, můžeš jednou ranou pohřbít obojí. Kapotáž je zjednodušená a celkově se skládá ze 14 prvočinitelů, což je o 11 miň než u Mille. Palubka je taky exkluzivní a celá věc naváží víc než 220 gramů. Nechybí velký otáčkoměr, který je přesně tam, kde ho intuitivně čekáš. Kromě tacha najdeš mezi hromadou tekutých krystalů taky měřič časů na kolo a kontrolku imobilizéru.

Jedinečná trakce

A jako důkaz snahy o úsporu gramů stačí uvést ráfky, které nejsou v laku, ale anodizované a údaje jsou vyryty, místo aby je na kolo někdo nastříkal. Ke konci dne jsem si vyzkoušel RSV R Factory se závodním nastavením. Na vidlici byly utažené oba útlumy,

kluci si pohráli s nastavením pružin a zadek byl lehce zvednut a opět utažený útlumy. Mašina pak jela absolutně jako po kolejkách a právě s tímhle nastavením jsem zajel nejlepší časy. Přední kolo se zdálo vsazené do asfaltu takovým způsobem, jaký může zařídit jedině Öhlins. Trakce byla jedinečná a kdybych Aprilii koupil, určitě bych si podvozek nastavil přesně takhle. Nová RSV mě fakt nadchla, jak R, tak R Factory, protože všechno, co bylo na Mille dobré, zůstalo a dalších pár super věcí továrna přidala. Kdo si navíc sedne na R Factory s Öhlinsema, kovanejma kolama OZ

(o 25 procent lehčí než litý) a sakra dobře fungujícíma brzdama, bude na to, co motorka předvádí, koukat jak sůva z nudlí. A když pak zastavíš a zadíváš se na karbonové věci, budeš ze stroje vedle úplně a před nákupem tě nezachrání ani padesátiprocentní lichva nebo ručení pravou ledvinou a půlkou jater.

