

# TEST | Aprilia RSV4 R

Rozumnější varianta  
vyvonené Factory

Pořád extrémní  
okruhovka

Jako jediný superbike  
má motor V4



Skvělá Bremba  
sdílí erko s verzí  
Factory



Nejvyužívanějšími funkcemi  
přístrojovky budou otáčkoměr,  
režim T a laptimer

## Už toho Maxe chápou...

Letošnímu šampionátu WSBK celkem bezpečně kraluje Max Biaggi, který řadí na tovární Aprilii RSV4. Po týdnu v sedle erkové verze a stovkách kilometrů jak po běžných silnicích, tak na závodním okruhu to naprosto chápou.



Jan Rameš  
honzis@cmn.cz  
foto: David M. Bodlák,  
Michal Řádek

Abychom to uvedli na pravou míru, Max řadí na modelu RSV4 Factory, který byl uveden na trh už loni coby dražší verze produkčního superbiku, jenž měl teprve přijít. To se stalo letos a tím základním modelem je právě testovaná RSV4 R. Kdo Aprilii sleduje poslední dekádu, ten podobný postup očekával, vždyť značka z Noale dělá tohle téměř se všemi modely: vedle starého dvouválcového superbiku RSV 1000 R jste si mohli pořídit verzi Factory s kovanými koly a Öhlinsy, to samé platilo pro Tuono, bylo tady Pegaso, dnes Dorsoduro... Kromě RSV4 R a Factory existuje i verze SBK, to je ale čistý závodník s cenovkou 50 000 Kč plus depéha a v ceně je i záskolení mechaniků v Itálii.

### Potřebujete Factory?

Co erku oproti Factory chybí? Odpružení nezajišťuje komplet od Öhlinsy, ale kombinace Showy a Sachsů, od druhého jmenovaného pochází i nenastavitelný tlumič řízení. Kola nejsou kovaná, nýbrž jen litá. Sací trumpetky v airboxu nemají proměnnou délku v závislosti na otáč-

kách, zůstávají pevně na svých místech. Maximální hodnoty výkonu i krouťáku však zůstaly nezměněny, a to včetně otáček, při nichž je jich dosahováno – rozdíl bude jen v průběhu. A konečně co se rámu týče, u erka je vše pevně dáno, zatímco na Factory si můžete nastavit úhel řízení, výšku motoru v rámu, stejně jako výškově změnit uložení čepu kyvné vidlice.

Máme se tedy na RSV4 R dívat jako na „sociální“ verzi od Factory? Ani omylem. Už v základu se totiž jedná o superbike nastrojený nad poměry japonské konkurence a nejezdíte-li Brno za 2:10, troufnu si říct, že je pro vás příplatek za „faktorku“ jen vyhazováním peněz z okna. Öhlinsy jsou určitě fajn, ovšem ani ta Showa se Sachsem nepracují vůbec špatně. Lehká kovaná kola, no dobře, ta se hodí vždycky, nicméně ovladatelnost erka je špičková i s těmi obyčejnými litými. Variabilní sání má vylepšit průběh krouťáku odspodu, ale u litového motoru V4 se 115 Nm je to trochu irelevantní. No a co se multinastavitelnosti rámu týče – přiznejte se, kdo z vás si umí správně naštelovat předpětí a útlumy na tlumičích? Přeloženo do lidštiny, v erku je napevno daný jakýsi zlatý střed a pokud se nejmenujete zrovna Biaggi, Camier nebo Smrž, tak je šance, že si u Factory celý podvozek totálně rozhasíte, asi

stokrát větší než ta, že ho nastavíte správně.

Řečí peněz: Factory, která dříve stávala přes půl milionu a nyní ji dovozce aktuálně zlevnil až na fantastických 430 tisíc, je sice hardwarově lepší, ale zase ne tak

**Nepřejte si zažít ten výplach mozku, když se dostanete do zatáček s dobrým asfaltem nebo na závodní dráhu**

výrazně, aby pro člověka, jenž si čas od času vyrazí zadrndit s agenturou, nebylo rozumnější ušetřených 50 tisíc investovat do padáků, laminátů a několika sad sličků. Nic jiného s touhle motorovou na okruhu dělat nemusíte.

### Závodník se světly

Vzhledově patří RSV4 k tomu nejlepšímu, co se dnes na silnicích a okruzích vyskytuje. Tahle motorka do světa vykřikuje „já jsem závodník, podívejte se na mě“, a tak se všichni dívají. Nepamatuji se, že by jakoukoli jinou motorku přišlo okukovat zblízka tolik lidí jako letos v Brně, a že už s Prospeedy jezdíme několik let a na okruhu jsme měli prakticky všechny super-

sporthy. Náš testovaný kousek byl navíc vybavený samými praktickými věcmi, jako jsou padáky R&G, karbonové kryty všeho, co by při pádu mohlo dojít újmy, a konečně i otevřeným výfukem Akrapovič. K nové motorce navíc teď dovozce dává titanového Akrapa zadáčo, a ten zvuk, jaký se z otevřené koncovky line, je tak neuvěřitelnou směsicí brblání, kvílení a řevu (prostě V4), že si místo pohádky na dobrou noc

někam vypravit po českých silnicích druhé třídy, měli byste mít na večer předplacený pobyt někde ve wellness studiu. Nepřejte si ale zažít ten výplach mozku, když se dostanete do zatáček s dobrým asfaltem nebo ještě lépe na závodní dráhu. Tedy spíš, přejte si...

### Dává to smysl

Jízda na okruhu se podobá letu na dělové kouli vybavené obrovskou kormidelní ploutví, tak ukrutně ten motor táhne a zároveň motorka skvěle zatáčí. Tady ta extrémní ergonomie funguje, tady se Aprilka cítí jako ryba v nejčistší vodě. Až v sedle téhle motorky jsem začal zase mít rád brněnské kolečko – čím déle jsem zde v uplynulých letech jezdil, tím horší byly výsledky. Když se chcete jen tak povozit na okruhu a užít si broušení sliderů, je Brno boží, ale jakmile se začnete soustředit na správnou stopu a správný rytmus, najednou zjistíte, že jste na té široké dráze ztraceni. A najednou cink, v sedle RSV4 mi to tady konečně začalo dávat smysl.

Základem tohoto procitnutí byl vynikající podvozek a kompaktní rozměry stroje. Věděl jsem, kudy vede stopa, ale vždycky jsem měl nějak problém se do ní strefit. Teď ne, stačilo Aprilku nasměrovat a pokaždé to bylo, jako by se zaklapla do koleje a už se jí nepustila. Však se také podívejte na Maxe do WSBK, jakou stopu si vybere, i tu nejuťatnější, tam motorka jede, z tohohle může vzít Haslama nebo Reu čert. Na výborném chování měly zásluhu i gumy, ta zadní se zá-

vodním profilem 190/55. Metzeler Racetec K3 jsou homologovanou silniční verzí závodních pneumatik a jejich ze všech Raceteců nejtvrďší směs na trati, jejíž teplota byla šílených 50 °C, fungovala na jedničku. Pro silniční provoz má RSV4 R pře-depsané tlaky 2,3/2,5 baru, my jsme po první zkušební jízdě obojí ufoukli na nějakých 2,2 (přepočteno za studena) a bylo to žůžo labůžo.

Stejně hodnocení zaslouží i brzdy, aby také ne, tahle mono-

### TECHNICKÉ ÚDAJE

Aprilia RSV4 R	
Objem	999 cm <sup>3</sup>
Výkon	132,4 kW/180 k@12 500
Točivý moment	115 Nm@10 000
Hmotnost	205 kg (provozní)
Cena	369 900 Kč

**Motor:** čtyřválec, kapalinou chlazený čtyřválec do V65°, DOHC/4, vrtání x zdvih 78 x 52,3 mm, kompresní poměr 13:1, duální sekvenční vstříkávání Weber-Marelli Ø 48 mm, elektronický plyn ride-by-wire se třemi programy Track – Sport – Road, elektrický startér, antihoppingová mokrá spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové monoblokové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu Metzeler Racetec K3 vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, hliníkové lité ráfky 3,50"/6,00"

**Rozměry:** délka 2040 mm, šířka 735 mm, výška 1120 mm, sedlo 845 mm, rozvor 1420 mm, úhel řízení 24,5°, stopa 105 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17 l (4 l rezerva)

### KONKURENCE

Model	Motor	Objem	Výkon	Krouťák	Hmotnost	Cena
 BMW S 1000 RR	Ř4	999 cm <sup>3</sup>	193 k@13 000	112 Nm@9750	204 kg	395 000 Kč
 Ducati 1198	V2	1198 cm <sup>3</sup>	170 k@9750	131 Nm@8000	171 kg (bez náplní)	469 000 Kč
 Honda CBR1000RR Fireblade	Ř4	999 cm <sup>3</sup>	178 k@12 000	114 Nm@8500	199 kg	389 900 Kč
 Kawasaki ZX-10R Ninja	Ř4	998 cm <sup>3</sup>	188 k@12 500	113 Nm@8700	208 kg	379 000 Kč
 Suzuki GSX-R1000	Ř4	999 cm <sup>3</sup>	185 k@12 000	117 Nm@10 000	205 kg	349 900 Kč
 Yamaha YZF-R1	Ř4	998 cm <sup>3</sup>	182 k@12 500	116 Nm@10 000	206 kg	399 990 Kč

# Aprilia RSV4 R

RSV4 R sbírá ceny i za design. Závodní úspěchy jsou ale důležitější



bloková Bremba jsou v současnosti zřejmě nejlepší brzdovou soustavou na supersporty. Snad jen tlumič řízení se chová tak, jak se od těchto levných nenastavitelných čajků čeká – nepřekáží, ale že by nějak fungoval...

## Výkon všechno maže

Aprilia jako jediná v současném superbikovém světě používá motor V4. O skvělém zvuku už byla řeč, jaký ale je z uživatelského hlediska?

Začnu špatnými zprávami. Žere jak polské zájezd, dostat se pod osm litrů chce hodně se-

bekázně. Tuhá plynová rukojeť vám po celodenní jízdě způsobí málem zánět šlach, ale to není tak záležitost motoru jako výměny pružinky kdesi v útrokách elektronického plynu. RSV4 je totiž vybaveno systémem ride-by-wire, u něhož je, jak mi poradil jeden Němec, základem udělat si nulovou vůli na plynu. Jinak máte v nižších otáčkách pocit opožděné reakce, protože z logiky věci ten elektronický plyn maličkou prodlevu má sám o sobě a když k tomu přičtete ještě vůli na plynu... Jo a ještě vibrace, navzdory vyvažovákům vás z věčtyřky po čase brní ruce i nohy.

No a teď to dobré – tenhle motor jede tak ukrutně, že vám všechny výše jmenované drobnosti přijdou nepodstatné. Nedělá mu problém nechat se podtočit na 2500 otáček a v klidu tady fungovat, ovšem naložte mu a na nějakých šesti sedmi začne masakr, jemuž udělá přítrž až omezovač. Aprilia udává, že zasáhne ve 14 tisících, podle otáčkoměru to ale je dřív. V poslední fázi také cítíte, že výkon nenarůstá tak rychle jako dosud, ale to je prostě motor V4, divoký vršek je obětován ve prospěch plnějšího středu. Jeden zážitek za všechny – s prstem v nose jsem na výjezdu ze zatáčky Františka Štastného docvakl

a následně doslova přeletěl litrovou Ninju 2006, tedy motoru, která ve spici jela tak, že mi kdysi při letu do Schwantzovky její říditka tančila v rukách ještě na čtyřku... Tahle Aprilia vážně táhne neskutečně!

## Okruhári pozor!

Stejně jako Factory, ani RSV4 R není motorka, jíž by bylo nějak zvlášť dobře na těch našich stezkách eufemisticky zvaných silnice. Není to civilnější varianta závodáku, je to jen méně sofistikovaně vybavený stejný extrém. Máte tady sice tři palivové mapy, okruhovou Track, Sport s omezeným kroučkem na první tři kvalty a Road s výkonem seškr-

ceným na 140 koní, ale zaprvé rozdíl mezi nimi není nijak zvlášť citelný a zadruhé je to i v té nejslabší variantě pořád pěkný nářez. Kvalty jsou tak dlouhé (mimořádně převodovka má pěkně krátké a přesné řazení a antihoppingová spojka také potěší) a motor tak rychloběžný, že tam na šestku máte při osmi tisících rovných 200 a vlastně se nudíte, což na běžné silnici nebývá zárukou dlouhého života.

Hledáte-li pohodlný superbike, podívejte se jinde. Jste-li ale extrémistické a totální sportovci a více než komfort a praktičnost vás zajímá ovladatelnost, kvalitní podvozek a silný motor, je tohle to pravé pro vás. A jste-li více na závodní drá-

ze než v běžném provozu, potom vězte, že vzhledem ke svým kvalitám a nízké ceně je RSV4 R v současnosti pravděpodobně nejlepší nabídkou pro hobby okruháře. ■

**Motocykl do testu zapůjčila firma A Spirit.**

## VERDIKT

### Aprilia RSV4 R

Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	9/10
Ovladatelnost	7/10
Město	3/10
Cestování	3/10
Sport	10/10
Výkon/cena	7/10

## ► MINIROZHOVOR



### František Křížan

Spolupředatel Dragster EuroGames & Pažout Motomejdan Show v Bechyni

**CMN Jak se vám podařilo, že se u nás konečně objevily velké dragstery evropských tříd?**

Je za tím spousta práce a zahraničních cest. Dali jsme si jasný cíl, o kterém jsme věděli, že je reálný. Naši spojku do Evropy byl český automobilový závodník v dragsterech, Jirka Bamberger. Ten nás seznámil s důležitými lidmi, kteří o všem rozhodují. Díky němu se v Bechyni v roce 2009 objevil Gert Habermann s proudovými dragstery a s ním

i pár závodníků z Evropy, kteří si podmínky v Bechyni pochvalovali. Jerry Lucky, Američan žijící v Německu, který je jedním z šéfu dragsterové show Nitroolympics v Hockenheimu a hlavně ředitelem evropské asociace M.S.T.O., která mistrovství Evropy pořádá, se nakonec rozhodl, že to s námi zkusí. A podařilo se.

**CMN Někteří činovníci z M.S.T.O. se na nás řadu let dívali jako na amatéry a exoty a byli velmi skeptičtí v otázce expanze mistráku do východní Evropy. Myslíš, že se tento pohled po letošních Dragster EuroGames v Bechyni změnil?**

Rozhodně a diametrálně. Nebylo to po akci Dragster EuroGames, ale už po testovacím víkendů Test & Tune 2010 v květnu, který byl prvním velkým vstupem do světa evropských tříd. Protože byl úspěšný, mohli jsme pořádávat opravdu velké závody evropského formátu. Předtím to bylo pořád jen oťukávání, ale teď už jsou to seriózní jednání na nej-

vyšší úrovni. M.S.T.O. si přivezla vlastní časomíru i penetraci, takže v Bechyni vznikla jediná česká „lepivá“ dráha, bez které se nejsilnější třídy neobejdou. Podle Jerry Luckyho je naše dráha jednou z nejlepších v Evropě.

**CMN Jaké máte plány do budoucna?**

Rozhodně budeme pokračovat a snažit se, aby si k nám našlo cestu čím dál více kategorií a týmů. Naše představa je, aby měly závody stejnou úroveň i jméno jako závod v německém Luckau nebo v holandském Drachten. Jezdcům se tu líbilo a do Bechyně je to pro všechny blíže než třeba na Slovensko nebo do maďarského Kunmadarasu. Navíc má dráha v Bechyni optimální nadmořskou výšku pro dokonalé naladění motorů. Co nejdříve bychom chtěli rozšířit dráhy na devět metrů a přivítat u nás stroje nejsilnějších tříd Top Methanol a Top Fuel Dragster. Pak budeme opravdu spokojeni.

**Zpovídal Ondřej Hruža**

foto: Jan Sunek

inzerce



**Na tento sraz se tvoji kamarádi těšit nebudou.**



www.nemylis-zaplatis.cz

**GERMAS<sup>®</sup>**  
Sport

S tímto inzerátem  
**sleva 5%**  
na oblečení GERMAS.



**Bunda London – cena 3990 Kč**  
Cestovní bunda do každého počasí, třívrstvá s protektory



**Bunda Power – cena 2990 Kč**  
Sportovní bunda s protektory a ventilací



**Kalhoty Ecuador – cena 3990 Kč**  
Dokonale pohodlné, třívrstvé s protektory a ventilací

Prodejci oblečení GERMAS: Praha – 776 730 867, Brno – 545 241 841, České Budějovice – 777 926 242, Dobruška – 318 520 675, Hradec Králové – 495 270 075, Hustopeče u Brna – 519 412 178, Chomutov – 474 624 016, Chrudim – 608 343 466, Jihlava – 567 212 962, Karlovy Vary – 353 568 486, Kladno – 312 273 080, Kutná Hora – 606 610 227, Litoměřice – 416 715 511, Mladá Boleslav – 777 767 799, Nová Páka – 493 720 473, Ostrava – 596 638 769, Ostrava – 776 021 861, Pardubice – 777 777 139, Písek – 602 474 457, Plzeň – 775 742 889, Plzeň – 775 236 599, Stará Boleslav – 326 911 703, Tachov – 602 123 005, Třebíč – 568 841 243, Vlašim – 775 242 994, Znojmo – 603 330 029

**www.motoobchod.cz**