



Analizira: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

# Pristna Italijanka

Sklenem na svoj motor (vozim Monstra) nataktni ogledala od Aprilie Shiver. Lep dizajn in sprejemljiva cena. Pravzaprav imajo identična ogledala tudi BMW-ji, Piaggiovi skuterji, pa še kakšen bi se našel. Torej niso neka eksotika. Na spletu je možno dobiti kopijo za tretjino cene, a sem se odločil za originalna. Tri tedne je trajalo, da sem jih dobil! Peš bi jih hitreje prinesel iz Italije.

**S**e vprašam koliko časa bi rabili, če bi potreboval kakšen semering iz motorja, recimo. Res imamo trdo kožo mi, simpatizerji italijanskega pleha. Mater, včasih se mi zdi, da se pri kakšni znamki prav trudijo, da bi se znebili klientele. Pri Aprilii recimo. je

pregovorno nezadovoljstvo lastnikov s servisi in z uradnimi prodajalci (po celem svetu, ne samo pri nas) že marsikaterega kupca odvrnilo od nakupa. Naj si bo novega ali rabljenega motocikla. Kritike lastnikov so največkrat letele nad neodzivnostjo serviserjev in na predolgo

čakalno dobo rezervnih delov. Zamislite si nesrečo, če kaj crkne sredi poletja, takrat, ko večina Italije ne hodi v službo. Lahko se zgodi, da je motor nazaj na cesti šele v septembru, oktobru! No, ampak na srečo imamo internet in ironično, Anglija je dober naslov, ko iščemo

## ZGODOVINA MODELA:

**2008:** Začetek prodaje modela SL 750 Shiver.

**2009:** Predstavitve modela Shiver 750 GT z gornjim oklepom. ABS na voljo za doplačilo.

**2010:** Prenova; spremenjena oblika, dodelana ergonomija (nov sedež, novo krmilo, prestavljene stopalke bolj nazaj), zmogljivejše zavore z marjetičastimi koloti, trše vzmetenje, dodelana elektronika vbrizga goriva.



*Včasih se mi zdi, da se pri kakšni znamki prav trudijo, da bi se znebili klientele*

preživeli in potrebujejo motor, ki bi lahko konkuriral Ducatijevemu Monstru. Motocikel je risal Alberto Cappella, zelo aktiven motorist, ki je bil pred kakšnim letom pri nas doma na palačinkah.

### ENA TEHNIKA, VEČ MOTOCIKLOV

Zasnovo Shiverce so zastavili tako, da bi bila uporabna tudi za vse nadaljnje Apriline motocikle. Tako z ostalimi Apriliami takrat ni imela nobene povezave. Celo pogonski agregat so Italijani v Piaggu razvili sami, čeprav bi ga lahko vzeli pri Rotaxu. Okvir motorja, sestavljen iz odlitkov in cevi je bil zasnovan tako, da bi z enakim okvirjem in s kombinacijo različno velikih pogonskih strojev in ostalih delov motocikla (vilice, nihajne roke, ...) lahko sestavili več kot deset povsem različnih motociklov. Kot

nadomestne dele za italijanske motorje. Ali so zato Aprilie kupovali samo tisti najbolj srčni, ne vem, verjamem pa, da bi jih lahko bilo več na cesti. Shiverca je namreč prav fin motor, no, motocikel. Ni nastala tako, da bi skupaj zmetali neke že obstoječe komponente in naredili »nov« motor. Shiver je namreč nastala iz nič, na papirju. Projekt je stekel kmalu po tem, ko je znamka Aprilia prišla pod Piaggiovo streho. Ugotovili so, da zgolj s skuterji ne bodo



**M.A.J.**  
KLUB  
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale  
tel.: +386 1 724 80 63  
fax: +386 1 724 80 64  
gsm: 041 631 702  
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koloti EBC

IMAMO INTERNETNO  
TRGOVINO!  
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop





### »MAJDIČEVA SHIVERCA«

»Če ne bi pomladi kupil nove Tuono (ki ima že čez 10 tisoč kilometrov), bi jih verjetno imela že 200 jurjev«, je bil odgovor Igorja Majdiča na vprašanje, koliko kilometrov ima njegova Shiverca. Tako jih ima samo 186.000. »Ja, jaz se vozim,« je dodal na moje začudenje. Možak je v krogu lastnikov Aprilij globalno poznan (najbolj na račun tujih forumov). Sam sem pričakoval ... hm, da je imel več težav. Ko je bil motor v garanciji, so na servisu odpravili težave z zaganjačem (nova rele in program). Crknil je ventilator hladilnika, ki naj bi bil indijske proizvodnje. Nadomestni italijanski ni problematičen. Crknil je senzor faze, ki zmede računalnik, da prikazuje čudne podatke na armaturi. Je pa vzrok lahko v vlagi izpod zadnjega kolesa. Senzor je Bosch. Igor svetuje, da se ga dodatno izolira in je načeloma potem mir. Drugi okvarjen senzor je bil tisti za tlak zraka zadnjega valja. Ko ta crkne, elektronika preklopi v varni program in motor deluje samo na nekaj odstotkih moči. Senzor je Bosch. Drugih težav ni bilo. Na motorju so zamenjane tri ploščice pri nastavitvi ventilov, preventivno pa je zamenjal kolesne ležaje in ležaje krmila. Sklopka je še prva, prav tako vsi zavorni koloti. Pri 100 tisoč kilometrih so dali motor na merilne valje, kjer je pokazal enako moč in navor kot pri novem.



to počnejo s platformami v avtomobilizmu. Vem, da so razvijali enduraški motocikel, ki naj bi bil po obliki soroden tistemu za Dakar, pa so začuda odnehali. Cenovno so Shiver uvrstili malce pod Ducatije in nekoliko nad japonske konkurente. Cena je bila pošena, ker Shiver ni delovala oskubljeno, prav tako ni bilo videti, da bi kje zelo varčevali. Opremljena je bila s spodobnimi komponentami. Imela je recimo aluminijasto krmilo z nastavljivimi ročicami. Radialno vpete zavorne čeljusti in jekleno opletene zavorne cevi. Sklopka je upravljala hidravlika. Armaturna plošča

je bila bogata in pregledna. Skratka, kot se za Italijane spodobi, motocikel je bil (tudi) za pogledati. Tehnično je izstopalo elektronsko krmiljenje plina »by wire«, kar je bilo takrat precej »fensi«, predvsem pa zelo pred časom. Pri Aprilii so trdili, da je taka elektronska ročica plina natančnejša in zato bolj prijazna med vožnjo, da pa je tudi zanesljivejša od klasične ročice s pletenico. Ker gre pri elektronskem plinu za računalniško podprto tehniko, ki za svoje delovanje potrebuje kup senzorjev, so bili dvomi upravičeni. Saj veste, Italijani in sofisticirana

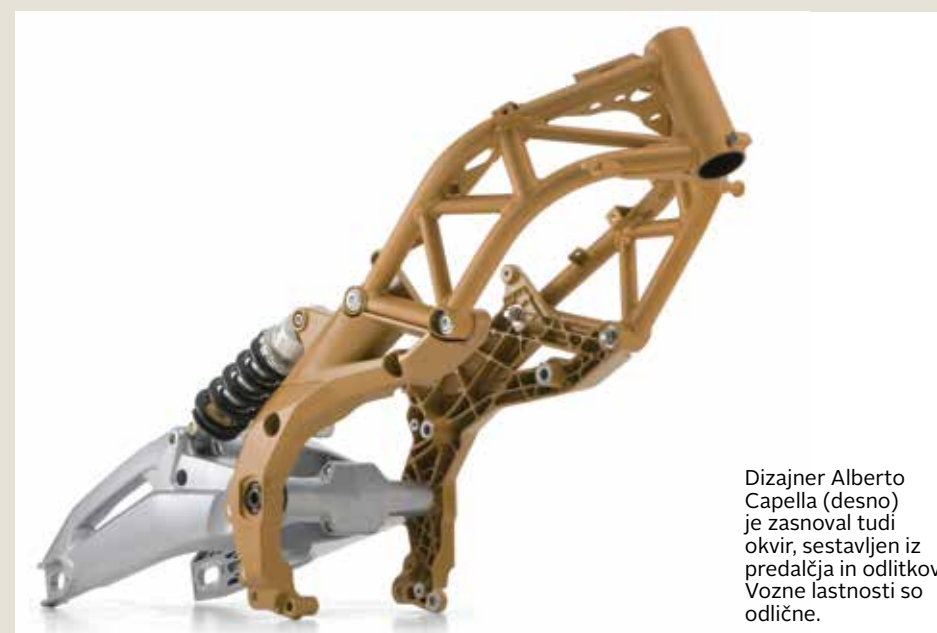
elektronika ... mora se nekaj zajeat. Je pa elektronska pamet prinesla možnost izbire med tremi različnimi programi delovanja motorja (Rain, Sport, Touring). Danes ni to nič posebnega, a pred desetimi leti tega v tem razredu ni bilo. Seveda popolna ni bila, zato so ji leta 2010 z manjšo prenovou namenili kar nekaj izboljšav (leto prej so ponudili tudi verzijo z bikini oklepkom, Shiver GT). Marsikdo je namreč jamral, da prva Shiver ni prav zelo udoben motor in prav spremembi geometrije položaja voznika so pri prenovi namenili precej

## Opazili smo med oglasi

**Aprilia Shiver 750, letnik 2009**, rumene barve, 12.900 prevoženih kilometrov, ABS zavore, 1. lastnik, servisna knjiga, nepoškodovana. Cena: 5.400 EUR, trgovec.

**Aprilia Shiver 750, letnik 2010**, bele barve, 11.300 prevoženih kilometrov, ABS zavore, izpuh Akrapovič, zadnje vzmetenje Öhlins, sprednji vizir. Cena: 5.900 EUR, zasebna prodaja.

**Aprilia Shiver 750 GT, letnik 2010**, kovinsko rdeče barve, 28.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, nepoškodovana, servisna knjiga. Cena: 5.100 EUR, zasebna prodaja.



Dizajner Alberto Capella (desno) je zasnoval tudi okvir, sestavljen iz predalčja in odlitkov. Vozne lastnosti so odlične.

pozornosti. To so dosegli z novim ožjim sedežem, z drugačno postavitvijo stopalk in novim krmilom. Osvežena je bila oblika, tehnično pa razen zmogljivejših zavor in tršega vzmetenja, bistvenih sprememb niso naredili. Agregatu so le nekoliko dodelali vbrizg in odziv ročice plina »ride by wire«.

### NAPAKE

Če boste naokrog spraševali o zanesljivosti Shiverce, je skoraj nemogoče, da ne boste nalteli na koga, ki pozna »enega pri Akrapoviču, ki ima fuul kilometrov na Shiverci«. Sam sem

to slišal tolikokrat, da ni bilo druge, kot da ga malce izprašam. Se pa malo zamisliš. Možak je prvi lastnik, njegova Shiver je letnik 2008 in ima, ko tole pišem, spoštljivih 186.000 kilometrov. Ko je obrnila prvih 100 tisoč, je bilo potrebno zamenjati armaturno ploščo. Očitno tudi Italijani niso verjeli ali predvideli, da bo kdo prilezel do tja. Kaj se je v tem času dogajalo z motorjem, preberite v posebnem okvirčku. Napake in težave, s katerimi so se srečevali lastniki Shiverc, sicer niso dramatične, se pa pojavljalo. Največ težav je bilo s prvimi letniki, predvsem takrat, ko so bili ti motorji še razme-



### TEHNIČNI PODATKI

#### APRILIA SHIVER 750 (2010)

- **Moč:** 70 kW (95 KM) pri 9.000/min
- **Navor:** 81 Nm pri 7.000/min
- **Motor:** 2-valjni V90°- vodno hlajeni
- **Vrtina x gib:** 92 x 56,4 mm
- **Prostorina:** 749,9 ccm
- **Kompresija:** 11 : 1
- **Dovod goriva:** el. vbrizg, ride-by-wire, premer sesalnih grl 43 mm
- **Sklopka:** veččlanelna, mokra
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga
- **Okvir:** odlitki in predalčja iz krommolibdenovih cevi, obešen motor
- **Vzmetenje, spredaj:** USD vilice, premer 43 mm, gib 120 mm; **zadaj:** aluminijaste vilice, blažilnik z nastavljivo prednapetostjo in dušenjem povratnega hoda, gib kolesa 130 mm
- **Gume:** 120/70-17 in 180/55-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 320 mm, 4-batne radialne čeljusti; **zadaj:** 1 x 240 mm, 1-batna čeljust, ABS Continental
- **Medosna razdalja:** 1.440 mm
- **Višina sedeža:** 800 mm
- **Posoda za gorivo:** 15 l
- **Teža:** 210 kg z gorivom







**EUROTON**  
Kislinski akumulator 53,9 € z ddv

**YUASA**  
**EXIDE**  
AKUMULATOR



**EUROTON**  
Vžigalna svečka od 18,75 € z ddv / kos

**NGK**  
**DENSO**  
SVEČKE



**AMORTIZER**  
TEHNOLOGIJA PODVOZJU  
www.amortizer.si  
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE  
od 110 € z ddv

**EUROTON**  
OLJE IN MASTI  
Motorno olje 4T 15W-50 4l  
39,89 € z ddv  
Zavorno olje DOT4 500ml  
6,1 € z ddv  
IPONE mast 200 ml od  
6,90 € z ddv



**EUROTON**  
PNEVMATIKE  
DUNLOP Sportmax Qualifier 180/55R17 73W:  
96,90 € z ddv  
DUNLOP Sportmax Qualifier 120/70R17 58W:  
72,90 € z ddv



ki največkrat niso pri roki in potem improviziraš z različnimi žeblički in izvijači. Ni pa hec tole, ker lahko v skrajnem primeru ročica celo razpade. Napaka materiala, očitno.

Podobno je bilo s sklopkami, kjer so pokale vzmeti, za kar naj bi bil izveden tudi vpoklic. Pod garancijo so popravljali/menjali tudi zaganjač: napaka je bila v samem stikalu in releju, ki ni izklopil delovanja zaganjača, kar je vodilo k pregretju in okvari le tega. Tudi zato je bil izdan vpoklic, se pa nanaša na prve modele – lahko se preveri po VIN številki na spletni strani Aprilie. Servisna navodila so bila, da ob menjavi stikala tega označijo z zeleno kabelsko vezico ali z zeleno piko. Vprašanje pa je, kako dosledno so se

tega držali na servisu. Zadnja problematična stvar pa je bil senzor pritiska zraka: simptomi so kolcanje motorja, močno nihanje vrtljajev, za popestritev dogajanja se prižge še vsaj ena signalna lučka in poziv na »URGENT SERVICE« na merilnikih. Ko se

to zgodi, motorna elektronika preklopi v »varnostni način«; zmanjša moč motorja, odzivnost na ročici plina pa postane komaj zaznavna. Heh, vozniku sigurno ni lahko, kar predstavljam si ga, kako ji preklinja mater italijansko. Pa čeprav je okvarjeni senzor nemški. ■



Izredno zanesljiv in čisto ustrezno zmogljiv dvovaljni motor zasnove V90 so zasnovali v podjetju Piaggio. Ima po 4 ventile na valj.

Med prvimi je imel elektronsko ročico plina, by wire. Svetovna kriza je že v letu 2009 ustavila širitev modelov, ker se je v svetu prodaja motociklov skoraj ustavila.