

APRILIA RS 125 SP

# SPORT PRODUCTION

Dirkanje z dodelanimi serijskimi motocikli so sosedge Italijani pograbili z obema rokama.

Formula je odlična: izenačeni in razmeroma poceni motocikli, nepopustljive tehnične kontrole, po več kot sto dirkačev na kvalifikacijah za eno dirko in zelo zelo kakovostne dirke v finalu.

Aprilia zmaguje v obeh starostnih kategorijah: do 21 let in nad 21 let.





Tako se je kalil tudi Max Biaggi, danes zvezda svetovnega prvenstva. Potlej je presedel na 250-kubično aprilio in na na evropskem prvenstvu deklasiral konkurenco. In tudi osvojil naslov prvaka. In takoj zatem odpeljal še nekaj dirk za svetovno prvenstvo, kjer je kot vajenec opravil s kopico znanih imen in že v prvi sezoni zablestel. Ter podpisal pogodbo z Aprilijino tovarniško ekipo, leto kasneje pa s Honda. Letos je spet pri Apriliji, že z dvema zmagama v žepu.

Dirke z motocikli sport production so se prijele tudi v Sloveniji. Alberto Zenič, tržaški Slovenec, je lansko sezono osvojil naslov prvaka z aprilio 125, pripravljeno v tovarni. Za letošnje leto pa je segel po najnovšem motociklu iz te družine, RS 125 SP, ki je premiero doživel lani decembra v Bologni.

Najstniki so lahko srečni in nesrečni hkrati. Aprilia RS 125 SP je božansko lep motocikel, tako zelo podoben tistemu tovarniškemu 250-kubičnemu dirkalniku, ki zmore premagati Japonce. Zaradi 125 kubikov v motorju jo je mogoče peljati s šestnajstim leti. Sanje! Toda ni poceni in v Sloveniji še ni naprodaj.

Tole s ceno je seveda precej dvorezna ugotovitev. Jasno, blizu deset milijonov lir sploh ni malo denarja. Toda zato kupec dobi zelo veliko in resnično solidne lično zapakirane tehnike. Tudi imidž šteje. In zato je motocikel RS 125 SP obarvan v črno in ozaljšan z imeni sponzorjev, ki podpirajo zmagovito tovarniško dirkalno ekipo. V Apriliji (Noale - Venezia) vedo, kaj počno. Tam je zaposlenih 350 delavcev - kar 100 je tehnikov in inženirjev.

Ko se ti pogled ustavi na dirkalni aprilii 125 ali 250, se zaveš, da sta to zagotovo najlepša motocikla pod soncem. In aprilia RS 125 SP prav nič ne zaostaja. Oblikovalci so verno prelili športne poteze v serijski motocikel. Tehniki so dirkalno tehniko pocenili in jo namenili celodnevni rabi. Ni videti, da bi zelo varčevali. Kajti vsak detalj priča o visoko zmogljivem karakterju.

Okvir je oblikovno in dimenzijsko enak kot pri 250-kubičnih dirkalnikih: pri obeh je medosna razdalja 1345 mm. Dirkalna tehnika je lep primer virtuozne ročne obdelave aluminijeve pločevine. Za serijske motocikle pa okvirje ulivajo iz aluminija. Sestavljen je iz dveh po dolgem spojenih polovic (z notranje strani prekatato ojačanih), svetlo poliran, solidno delujoč in dovolj poceni. Enako so izdelane tudi zadnje

**Kot tovarniški dirkalniki GP: navdušujoče oblike, zelo dobra tehnika, vrhunske zmogljivosti - aprilia RS 125 SP**

nihajne vilice, bananasto ukrivljene. Oblika je tako tekoče modna, pa še za lego dirkaško krojene izpušne cevi je dovolj prostora. Ekskluzivnost modela SP pa poudarja dušilec na izpušni cevi, izdelan iz ogljikovih vlaken.

V okvir je obešen enovaljni dvotaktni motor, ki ga izdelujejo v avstrijskem Rotaxu. Motor je že znan in dokazan primerek, iz leta v leto boljši in zmogljivejši. Že v letu 1993 so modelu RS 125 extrema namerili na zadnjem kolesu kar 32 KM pri 11.500 vrtljajih v minuti. Zelo krepak je, ni kaj, in v izvedbi SP še ostrejši: zaradi močnejšega in popolneje obdelanega ohišja, zaradi urar-sko uravnotežene motorne gre-

## IZ PRAVILNIKA ZA AVTO-MOTO ŠPORT, 1994:

Priprava (tekmovalnih) motociklov v razredu 1 (do 125 kubikov, izdelava po pravilih FMI, izdelanih mora biti najmanj 500 primerkov, namenjenih uporabi v prometu):

- Motocikel: mora biti brez ogledal, svetlobnih teles, parkirnega stojala, oklep je dovoljeno nadomestiti s kopijo iz poliestra (kevlar ali ogljik sta prepovedana).

- Motor: glava mora biti originalna, dovoljeno povečanje kompresije; bata ni dovoljeno spreminjati; valj motorja mora biti originalen z dovoljenimi dodelavami kanalov; uplinjač ostaja originalne velikosti; ohraniti je treba sesalni lamelni ventil; odstrani se lahko zračni filter; prosta izbira izpušne cevi, hrup omejen na 98 dB, merjeno pri 6500 vrtljajih v minuti.

- Okvir: prepovedani vsi posegi v okvir; prednje vilice in zavore ostanejo originalne; prosta izbira zadnjega blažilnika, blažilnika krmila, gum; minimalna teža motocikla brez goriva je 120 kg.

\* Za podrobne definicije priprave motocikla upoštevati omenjeni pravilnik!



Prednji plavajoči zavorni kolut meri v premeru 320 mm

di, zaradi lažjih zobnikov primarnega prenosa, zaradi olajšane sklopke, zaradi kanala več v valju in zaradi bata z le enim obročkom. Tu je tudi gred za dušenje vibracij. In lepo delujoč šeststopenjski menjalnik. Dirkači ugotavljajo, da je motor zelo trpežen in za vzdrževanje nezahteven.

Nad opremo se sploh ne kaže pritoževati. Kolesa s širokim kanalom je izdelal Marchesini. Sprednje vilice upside-down s kraki  $\varnothing$  40 mm, z nastavljivo prednapetostjo vzmeti in povratnega hoda hidravličnega dela, nosijo oznako Marzocchi. Zadnji centralno vpet blažilnik, popolnoma nastavljiv, ima oznako Boge. Zavore: spredaj Brembov plavajoči kolut, ki

meri v premeru celih 320 mm, zadaj kolut premera 220 mm. Luči in ostale pritikline pa so lične in solidne, vendar za dirkalno rabo - odveč.

Aprilia RS 125 SP je v primerjavi s 125-kubičnimi GP dirkalniki velik motocikel. Zavezanih oči, sede v športnem sedelu in otipavajoč krmilo bi rekel, da je med kolesi vsaj 250, če ne celo 500 kubikov. Tehnica pokaže le 135 kg. Ugodno. Takšno je, že po prvih prevoženih metrih, tudi vozniško počutje.

Alberto Zenič je bil stiskaško razpoložen tisti dan, ko smo na dirkališču otipavali še povsem novo aprilio. Bencina je odmeril le za vzorec. In zapovedal, da motor še ne sme

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - vodno hlajeni - gred za dušenje vibracij - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje ročične gredi - elektronsko vodeni izpušni ventil (RAVE) - vrtna in gib 54 x 54,5 mm - prostornina 124,8 kubika - kompresija 13,5:1 - uplinjač dell'orto PHBH 29 - elektronski vžig - ločena črpalka za mazanje motorja - nožni zaganjalnik

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski me-

njalnik - veriga na zadnje kolo  
**Okvir:** dvojni okvir box odlit iz aluminija in spojen v celoto - kot glave okvirja 26 stopinj - predtek 88 mm - medosna razdalja 1345 mm

**Vzmetenje:** spredaj Marzocchijeve teleskopske vilice upside-down s kraki  $\varnothing$  40 mm in hodom 120 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in povratni hod blažilnika - zadaj iz aluminija odlite nihajne vilice zvižane v celoto, centralni blažilnik boge, hod kolesa 120



**Sijoče spoliran aluminij za okvir in zadnje vilice, lahka trikraka kolesa, ogljik za dušilec hrupa**

čez deset tisoč vrtljajev.

V rokah držiš marmelado, pa še prsta ne smeš dobro pomočiti vanjo!

Nisem zdržal. Po kakšnih dveh krogih sem tam zadaj za hribom le privil ročico plina. Kajti tja do desetih tisočakov se v motorju ni kaj prida zanimivega dogajalo. Tudi precej len je v srednjem območju. Malce je tudi grgal, ker so

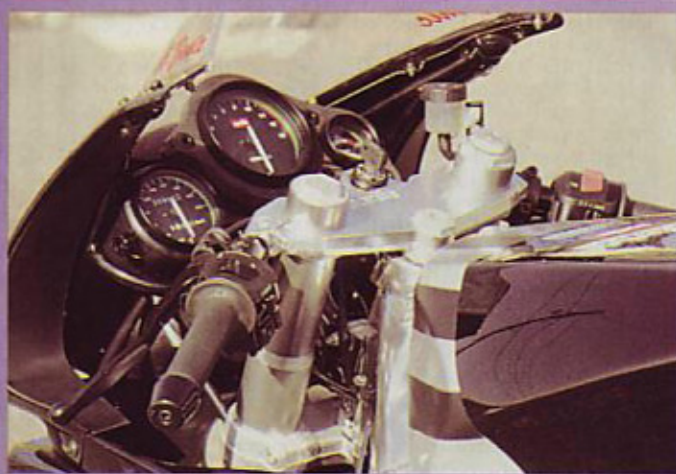
mehaniki že umaknili zračni filter, niso pa nastavili uplinjača. Toda tam, nad desetimi tisočaki - povsem druga pesem: zdrav zvok in brca v zadnjico. Pred ovinkom dva prsta na zavori, solidno ustavlja. Prednje vilice se nič kaj sunkovito ne potopijo.

Motocikel se poslušno odzove na vsako željo. Dokaj hitro mu je mogoče zaupati. Varen je občutek, ko ga prekladaš iz ovinka v ovinek in se prepustiš hitrosti, oskrbljen s solidno delujočo tehniko v rokah. Na dirkališču je to seveda veselje,

ki ga ne grenijo zakonske omejitve.

Dovolim si pa pomislek: je šestnajstletnik že dovolj zrel (izkušen pa zagotovo ni!), da zmore varno vijugati v vsakdanjem prometnem vrvežu, med tisočerimi pastmi, v sedežu tako ostrega motocikla? Pa da ne bo nesporazuma: ni nevaren motocikel, pa čeprav je motor malce neuporaben v spodnjem in srednjem območju vrtljajev, nevaren utegne biti neizkušen voznik sam!

Tekst: MITJA GUSTINČIČ  
Foto: TOMI LOMBAR



mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 3,00x17 z gumo 100/80-17 - kolo zadaj 4,00x17 z gumo 140/60-17.

**Zavore:** spredaj plavajoči kolut ø 320 mm z dvobatno čeljustjo - zadaj kolut ø 220 mm

**Mere in teža:** dolžina 1990 mm - širina 615 mm - višina 1120 mm - teža (suha) 115 kg - posoda za gorivo 14,5 litra



N37 HI-BRITE

**MOLAN**  
EKSKLUZIVNI ZASTOPNIK  
**COMPACO**

Jerinhova 44, 63320 Velenje, Tel.-fax: (063) 855-612