

Eeskluzivno

Test: APRILIA RSV 250 R

RAJ IN KAČA

Lepa je, da bi jo imel
kar sredi sobe.

Lepša kot Claudia
Schiffer.

Eksotična.

Eksotična kot Naomi
Campbell.

In po malem - kača.

Poglejte Igorja Jermana: oče Vinko je vtaknil večše prste v motor, vse skupaj briljantno uskladi in Igor se na evropskem prvenstvu pelje med prvimi. Spoštovanje! Trideset in nekaj tisočakov nemškega denarja - in (ob pravem času za naročilo) je honda vaša.

Yamaha TZ 250 je že desetletja na sceni. To je edini dirkalnik, legenda, ob katerem so se zamenjale generacije mož. Pravijo, da hondi



V oklepu: termometer, merilnik vrtljajev; na krakih vilice gumbi za nastavitve prednapetosti vzmeti.

Modrokrvnih dirkalnih motociklov z 250 kubiki v motorju, razreda Grand Prix, je malo. To je pač vrhunec znanja in oblikovanja. Dragoceno ročno delo najboljših tehnikov. Zato je izbira omejena. Na vsega tri imena: Aprilia, Honda in Yamaha.

V tej rizični igri, zadnja leta, predstavlja honda RS 250 najbolj zanesljivo karto, na katero stavi večina hitrostnih dirkačev: je obvladljiva, je hitra, zanesljiva, trpežna.

sicer ni kos. Toda to je zelo relativna trditve. V rokah sposobnega tehnika, ki ve, kaj počne, in s pravim voznikom je lahko Yamahin dirkalnik brezhibno uglašen instrument. Tudi tu se igra prične z enako količino denarja, kot to velja za hondo.

Aprilia: le nekako dvajset motociklov letno (po naročilu) ugleda luč dneva - kot kopija tovarniškega dirkalnika, namenjena le redkim zasebnim dirkačem. To je rokodelski izdelek in »artigianale« stane



vsaj dvakrat toliko kot japonsko delo. Aprilii je cena zrasla lansko leto, ko jo je Biaggi popeljal do naslova svetovnega prvaka. Ko je Evropa ugnala Japonsko. Nizozemski konstruktor Jan Witteveen je verjel v motor z vrtečimi se koluti, ki so ga drugi odpisali na račun sesanja z lamelnimi ventili. Aprilia se je šele leta 1984 priključila svetovnemu prvenstvu in ročno delo ter ideje maloštevilne tehnične družine presenečajo svet.

Lepotica in kača. Ja, takšne zgodbe so znane. Aprilia je najlažja, najbolj opremljena, najhitrejša. Najbolj krhka. In najbolj tmočglava. Čeprav je navsezadnje dirkalna

aprilija RSV 250 R zgolj seštevek lepo oblikovanih lahkih kovin, kevlarja in ogljika, ima dušo. Obraz. In ima tako močan imidž, da ji dirkaški moške tudi velike napake precej zlahka odpuščajo. Mehaniki pa imajo manj široko srce. Lepotica se ne da. Zahteva največjo pozornost in potrpežljivost, dolge ure dela. Sicer se upre in umolkne.

Aprilia! Dolga leta sem jo občudoval, sanjal odprtih oči. Tam, na dirkališčih, v krogu svetovnega prvenstva, sem vsrkaval prodorni zvok avstrijskega motorja. Aaahh, ko bi jo lahko le za kakšen krog popeljal po dirkališču, se mi je vsakič pletlo po mislih, ko sem zrl v



aprilin poster, zalepljen na steno ob pisalni mizi. Potem so se sanje uresničile: sončni Grobnik, samota in obred mešanja letalskega bencina z Motorexovim sintetičnim oljem z dodatkom Skorpionove blagodejne formule proti obrabi stroja. Spodmaknemo stojalo izpod zadnje nihajke. Aprilio potisnemo. Tišino prekine kovinski kašelj ob zaganjanju stroja ... ttttrrkk ... trrrrkkk.

Uuuuuuak.
Uuuuuuuuuuuakkk.
Uuuuuuuuuak.

Iz izpuhov se belo pokadi presežek olja iz sveže sestavljenega stroja. Ročica plina mehko odpira par ročno izdelanih Del'Ortovih

V dvojni box okvir je togo vpet Rotaxov dvovaljnik. Sedež in posoda za gorivo sta iz ogljikovih vlaken.



uplinjačev premera 39 mm, ki goltajo zrak iz komore v desnem boku oklepa. Vsak gib kot vzmet sune iglo merilnika vrtljave kvišku. Pri osmih tisočakah se odpirata pnevmatska izpušna ventila (RAVE), takrat iz para ogljikovih glušnikov izpušnih cevi zavrešči. Najlepši glas, vam povem.

Motor mora biti pri 50 Celzijevih stopinjah in baterija, ki napaja vžigalno elektroniko, mora kazati preko 12 voltov. S spoštovanjem se oprimem ročice plina, s prsti pobožam radialno Brembovo zavorno ročico, nastavim odmik, otipam ročico sklopke, se oprem na ostro nagnjeno krmilo in potis-



Zadek: asimetrične vilice, ročičje sistema APS iz lahke litine z blažilnikom znamke White Power, lahko magnezijevo kolo.

nem čelado v objem pleksija. Motocikel je vitek, ozek. Vsa "plastika" je iz lahkega ogljika, oblikovana po dirkaču. Aprilia je kratka, obešena na prednje kolo. Vendar ni neudobna: stopalke imajo devet možnosti nastavitve. No, seveda, idealne voznikove mere bi bile do 170 cm v višino in slabih 60 kilogramov žive teže.

Gib škornja navzgor, prva prestava, dodajam plin in popuščam dobro odzivajočo se sk-

lopko ... motor zamre ... oživi ... grgra. Prva prestava je dolga, tja do 120 km na uro seže, je mogoče razbrati iz gosto pisane tabele za prestavna razmerja. Šeststopenjski menjalnik je kasetnega tipa, preprosto izvlečljiv iz motornega ohišja in v celoti nastavljen. Standardni menjalnik dopolnjuje opcijski kit zobnikov: tri možnosti prve prestave, štiri izbire za drugo, osem za tretjo in četrto, dve za peto in dve za šesto. Tako je mogoče menjalnik pril-

goditi vsakemu ovinku proge posebej. Izračun pa ni preprost. Upošteva konstantnega voznika in izbiro sekundarnega prenosa verižnikov za Grobnik, je mogoče prvo prestavo razpeti med 100 in 130 km na uro, drugo med 130 in 160 km na uro, tretjo do 185 km na uro, četrto do 210 km na uro, peto do 230 in šesto do 260 km na uro. Pri 13.500 vrtljajih v minuti, so poudarili tehniki.

Kotalim se v prvi krog, ogrevam par povsem novih lepljivih Dunlop-ovih valjarjev in preplavljajo me begajoči občutki. Aprilia je peresno lahka, tja do osem tisočakov in še malce čez neuporabna, pri enajstih tisočakah že opazno divja. To je naporen karakter! S tekoče umirjeno vožnjo ni kaj opraviti. Sekundarni prenos je za moj pogum predolg, med ovinki motor dušeče grgra. Zavijem v boks. Menjava zadnjega verižnika: specialni vijaki z dvanajststrobo glavo po meri Wurhovega orodja, s kemijo zalepljeni proti odvijanju. Hitro opravimo, kajti lahka Brembova zavorna čeljust ostane na svojem mestu.

Sedaj je bolje. Kljub temu je razlika v primerjavi z yamaha TZ 250 velikanska. Yamaha se pusti peljati nežno, vleče čisto že od slabih šestih tisočakov, nima pa tistega eksplozivnega območja, v katerem se sprošča moč. V Aprilii dodelani avstrijski dvovaljnik (Rotax) z valji na V pod kotom 90 stopinj, dvema nasproti se vrtečima ročičnima gredema in sesanjem preko vrtečih se kolotov je zahteven in občutljiv motor. Zahteva sveže dele, natančnega tehnika, zelo točno nastavljena uplinjača in najprimernejšo od starih vžigalnih krivulj: takrat ponuja, tako piše na papirju, 85

KM pri 13.000 vrtljajih v minuti.

Torej: hitreje v ovinek, prej odpreti plin, da se motor ne duši! V ovinku naj igla merilnika vrtljajev ne bi padla pod 9000 vrtljajev. To mi vselej ne uspe. Preveč cincam. Iz ovinka v ovinek si prijavim, kaj narediti. Ko motor pokaže 12.000 vrtljajev, znori. Svet se premakne z izjemno ostrino, in ko prestavim navzgor, igla v merilniku vrtljajev skorajda ne pade. Menjalnik z izjemno točnostjo vklaplja. Kakšna popolnost!

Pred reškim ovinkom močneje obremenim levo krmilo in aprilia



skorajda uide na notranjo stran v travo. Hej, kakšna gibčnost. Tega ne zmore noben cestni motocikel. Vse skupaj postaja zabavno. Tu in tam mi motocikel še uide iz smeri. Zaradi mojih napak, ker me dogodki preprosto presenečajo. Aprilia se v ovinkih pusti potopiti v izjemno lahkoto in točnostjo, nagnjena leži mirno kot granitna skala, vrača dober in - obuta v Dunlopove gume - tudi varen, zanesljiv občutek. Ob pospeševanju in v območju največje moči, ko je motocikel še nagnjen, pa postaja dramatično: sprednji del postane lahek, ob prenašanju teže po motociklu opletajoč, kajti odzove se na vsak gib. Motocikel je ob pospeševanju malce nemiren tudi v ravninah. To je dirkaški kompromis: naj opleta po ravnem, da je le v ovinkih povsem miren!

Seveda je mogoče geometrijo okvirja spreminjati potrebam in željam primerno. Tako je kot vilice v glavi okvirja (standardno 21 stopinj) nastavljen za stopinjo v minus ali plus; enako velja za predtek. Hmm, če prištem še vse, kar je mogoče premakniti na zelo spodobnem vzmetenju znamke White Power, postane zadeva obsežna in zato, že v teoriji,

problematična. Ni lahko najti tisto nastavitev, ki omogoča motociklu, da najbolj idealno pelje. Iz aluminijeve pločevine ročno oblikovan in svetleče spoliran box okvir; zadnja nesimetrična nihajka in vzmetenje so lepa in odlično delujoča kombinacija, ki zmore čuda. In isto velja za zavore, znamke Brembo: spredaj par plavajočih kolutov premera 300 mm z lahkim štiribatnimi čeljustmi, zadaj kolut premera 190 mm, ki ga ne uporabljam. Sprednja koluta vračata dober občutek: stisk ročice s prstom in pol, vilice utrđijo, zadnje kolo daje vedeti, da se še komajda dotika asfalta. Zares odlično ustavljata in nenadoma mi ostaja še vsaj 30 metrov do vstopa v zagrebški ovinek. Neverjetno!

V boks ugotovimo, da sta odpadla s sedeža dva lahka in dragocena vijaka ter ena matica z dušilca izpuha: to so vibracije togo vpetega motorja in sled italijanskega duha. Aprilia RSV 250 R je prekrasen motocikel, ki zna zapeljati možaka.

Saj pravim: kača v raju.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki:



Med nosilkema okvirja: zgornji valj z vidnim pnevmatskim izpušnim ventilom.

Motor: dvovaljni z valji na V pod kotom 90 stopinj - dvotaktni - tekočinsko hlajen (tudi ohišje motorja) - dve nasproti se vrteči motorni gredi - sesanje preko dveh vrtečih se kolutov v desno ohišje ročnih gredi - pnevmatsko vodeni izpušni ventil RAVE - vrtna in gib 54,0 x 54,5 mm - prostornina 249,6 kubikov - kompresija 16,2 : 1 - največja moč 62,5 kW (85 KM) pri 13.000/min - uplinjač 2x Del'Orto VHSB 39 - mešanica bencina (l. 100 s sintetičnim oljem Motorex v razmerju 25:1 - CDI baterijski vžig s štirimi krivuljami vžiga.

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna suha sklopka - šeststopenjski menjalnik kasetnega tipa z opcijami prestavnih razmerij.

Okvir: aluminijasta box konstrukcija iz oblikovane aluminijeve pločevine in oblikovancev, zvarjenih v celoto - toga vpet motor - nosilec sedeža iz ogljikovih vlaken - kot glave okvirja 21 stopinj, nastavljen za plus ali minus 1 stopinjo - predtek nastavljen - medosna razdalja 1345 mm.

Vzmetenje: spredaj aljno vzmetne teleskopske vilice upside-down White Power s kraki ø 40 mm in

hodom 120 mm, nastavljava prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa - zadaj nesimetrične aluminijaste nihajne vilice s centralnim plinskim blažilnikom White Power v petju APS, hod kolesa 145 mm, nastavljava višina motocikla, prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa - hidravlični blažilnik krmila White Power.

Kolesa in gume: magnezijeva kolesa, spredaj 3,50x17 z gumo 3,10/4,80-17 - zadaj 5,25x17 z gumo 160/55-17, gume Dunlop.

Zavore: Brembo, spredaj 2x plavajoči kolut ø 300 mm s štiribatno čeljustjo, po odmiku od krmila nastavljava radialna zavorna ročica - zadaj kolut ø 190 mm z enobatno čeljustjo.

Mere in teža: dolžina 1970 mm - širina 560 mm - višina 1060 mm - višina sedeža od tal 770 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - posoda za gorivo 21 litrov - suha teža 95 kg.

Dragocenosti: vilice White Power in Brembo zavorni komplet.

