

Aprilia RS 125

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
 FOTO: MARKO GUZINA

Iako nešto manjih dimenzija, RS 125 će rado udomiti i prosječno visokog Hrvata koji bi probleme mogao imati tek kada treba zaleći na spremnik goriva



Nakon dugog dvoumljenja da li ovaj članak započeti uobičajenim pričama o generacijama maloljetnika koji su maštali o posjedovanju jednog takvog motocikla ili ipak uvodni dio posvetiti detaljnim razmatranjima o povijesti ovog modela, učinilo nam se nekako najprikladnijim krenemo sasvim trećim putem, do kosti obojenim sportom. Testirani motocikl, doduše, nije izravni derivat 125-tica i 250-tica koje već dugi niz godina žare i pale najmanjom i četvrtlitarskom klasom na Grand Prix utrkama, no pišćim dvotaktnim agregatom, sportskim ustrojem i isto takvom siluetom RS 125 niti može, niti želi pobjeći od svog slavnog naslijeđa. Izvorni Aprilia Racing geni u ovom su slučaju dodatno potencirani šarenom grafikom,

koja ovaj atraktivni model vizualno pretvara u istinsku repliku Aprilie RSW 250, odnosno motocikla kojim Jorge Lorenzo već drugu godinu za redom pretvara Grand Prix klasu 250 u vlastitu «prčiju».

Iako je, dakle, jasno da je RS 125 povezan s trkaćim Grand Prix motociklima prije svega svojim grafičkim rješenjima i korištenjem vesele, iako već gotovo iščezle dvotaktne tehnologije, i u nekim je drugim važnim gradivnim elementima vidljivo da je pri njihovom konstruiranju korišteno znanje i tehnologija koju je Aprilia godinama skupljala pobjeđujući na utrkama na najvišoj svjetskoj razini.

O tome najbolje svjedoči atraktivan okvir od poliranog aluminija težak svega 9,75 kg, kao i u istom stilu izvede-

CIJENA
 39.990 KN

Iako je uvriježeno mišljenje da su dvotaktne 125-tice namijenjene samo golobradim adolescentima, ovaj motocikl će pruženim sportskim užitkom zadovoljiti i one nešto starije, ali podjednako neiskusne vozače. Tome u prilog ide i to što se novi RS 125, jednako kao i njegovi prethodnici, odlikuje vrlo dobrom ciklistikom i solidnim kočnicama, ali i uzbudljivim dvotaktnim agregatom koji u otvorenoj verziji pruža sasvim solidne performanse. Iako ne donosi bitne tehničke novosti, dizajnerski je unaprijeđen u svakom pogledu i neodoljivo podsjeća na trenutno najsnažniji model ove kuće

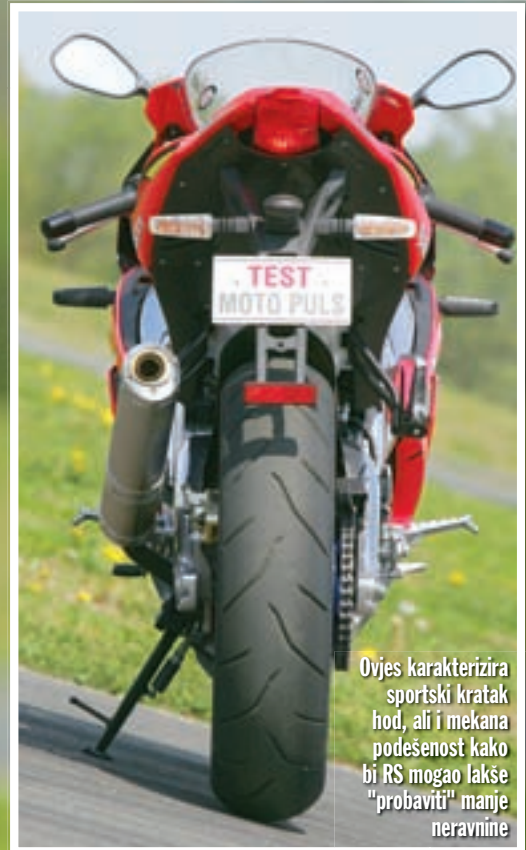
Mini Mile

na «banana» stražnja vilica, koja nije - kao kod nekih konkurenata - izravno spojena sa stražnjim amortizerom na najjednostavniji mogući način, već je u tu svrhu korišteno progresivno polužje po receptu kojeg susrećemo kod puno snažnijih motocikala. Na to se nadovezuje uporaba prednjih radikalnih kliješta, koja jednako kao i upside-down vilica malo-pomalo postaju standardnim elementom u ovoj klasi, no tom kočionom elementu

u ovom slučaju dodatni legitimitet daje činjenica da je ta tehnička novotarija prvi puta upotrijebljena upravo na Aprilijinom trkaćem motociklu klase 250. I vjerojatno bismo u tom duhu mogli još u nedogled teoretizirati o tome kako se sportski duh ovog motocikla isprepliće s njegovim trkaćim genima, kada ne bismo znali da su prosječnom korisniku ovakvih motocikala takve tehničke pikanterije ionako u drugom planu.

Vrijeme je stoga da se posvetimo osnovnim značajkama ovog modela predstavljenog prošle godine, koji se od svog uspješnog prethodnika razlikuje ponajprije svojim dizajnom. Tako su zaobljene i aerodinamične, ali već i pomalo demodirane

linije ustuknule pred novim i osjetno oštrijim crtama lica, koje nimalo iznenađujuće podsjećaju na one s Aprilijinog superbike modela RSV 1000. To je najizraženije na vjetrobranskoj masi, čiju osnovnu konfiguraciju karakteriziraju maleni bočni spojleri, te između njih nagurana dvostruka prednja svjetla, tako da tu nedostaje tek otvor sustava za dinamičko zahvaćanje zraka, pa da RS 125 iz prednje perspektive bude pljunuta kopija svoje snažnije sestre. Iako to u prvi tren možda i nije toliko uočljivo, sličnost između superbike motocikla i dvotaktnih 125-tice lako se iščitava i na obliku bočnih stranica, ali i na mnogim drugim sastavnim elementima motocikla. Tako su uz stražnju «banana» vilicu i naplatci izvedeni u tipičnom Mille stilu, jednako kao i smještaj i osnovni oblik stražnjeg svjetla i osjetno manjeg ispušnog sustava. Kako nas asocijacije na osjetno snažniji i prestižniji motocikl ne bi napuštale niti dok smo smješteni za sportskim upravljačem, tu je i potpuno nova ploča s instrumenta, koja je, već pogađate, stilaska vježba one koju nalazimo kod RSV-a 1000.



Ovjes karakterizira sportski kratak hod, ali i mekana podešenost kako bi RS mogao lakše "probaviti" manje neravnine

To znači da nije posebno maštovita, ali je dovoljno moderna, te na svom ekranu od tekućih kristala omogućuje da se ispod prikaza trenutne brzine kretanja očitaju i brojne druge informacije. Tako ćete putem lako dostupnog, ali ne baš i pretjerano funkcionalnog prekidača smještenog s lijeve strane upravljača moći birati između prikaza parcijalne ili ukupne kilometraže, napona punjenja, sata, pa čak i štoperice, koju ni uz najbolju volju ne možemo nazvati upotrebljivom.



Bez obzira na malu zapreminu, motocikl je u prosjeku trošio 7 litara benzina na prijeđenih 100 km. No, vjerujemo da će prosječni korisnici ostvariti osjetno manju potrošnju budući smo mi za vrijeme testa ručicu gasa gotovo cijelo vrijeme držali potpuno otvorenom



Kada je predstavljen prošle godine bilo je potpuno jasno da je novi RS uspjela kopija modela RSV 1000 nekad poznatog pod imenom Mille



Novosti u odnosu na stari model su u prvom redu dizajnerske prirode, dok je najzvučnija tehnička novotarija ugradnja radijalnih kočionih kljesta

Ploča s instrumentima je kopija one koja se ugrađuje u model RSV 1000. To znači da nije pretjerano moderna, ali posjeduje sve potrebne informacije. Funkcije ploče s instrumentima odabiru se putem lako dostupne iako ne i pretjerano funkcionalne tipke smještene s lijeve strane upravljača

Ipak, površinom je najveći analogni pokazivač brojeva okretaja, koji je oduvijek bio najvažniji instrument na ovakvom motociklu, posebno ako vam je na pameti sportska vožnja.

Allegro u dvotaktnom ritmu

Naime, dvotaktni agregati nikad nisu bili poznati po svojoj elastičnosti,

a to posebno vrijedi za zapreminski manje pripadnike te vrste. Da nekim slučajem prilikom konstruiranja ovog dobro poznatog Rotax jednocilindra nije bio prioritet izvući konkurentnu snagu, onda bi vozači RS-a možda i mogli računati s više momenta na srednjim okretajima, no ovako se kod agilnije vožnje igla obrtomjera ne

smije spuštati ispod 6.000 okr/min. U stvari, upravo je taj režim vrtnje donja granica upotrebljivosti motocikla, budući bi motocikl koji smo dobili na test nakon glumljenja početne nezainteresiranosti u potpunosti zanijemio u rasponu od 5 do 6 tisuća okretaja u minuti. Rupa u snazi je pritom bila toliko izražena, da se agregat gotovo zagušio i pritom pretvorio inače jednostavne radnje poput kretanja sa semafora u neočekivani problem. No, taj je tajac srećom netragom nestao kada su se u servisu malo poigrali s elektronikom i omogućili da RS 125 i na niskim okretajima razvije sve svoje potencijale. Razvijanje snage na visokim okretajima pritom nije bilo nimalo promijenjeno, već samo samo zaobišli tvorničko prigušenje na nižim režimima vrtnje, koje je vjerojatno postavljeno samo zato da bi ovaj motocikl i u svojoj otvorenoj verziji mogao zadovoljiti Euro 2 standarde. Time je motocikl osjetno živnuo prilikom kretanja s mjesta, te postao zabavniji, sigurniji i lakši za upotrebu, no svejedno ćete morati dobro uvježbati operaciju lansiranja sa semafora, ukoliko ne želite čak i vozačima kineskih skutera priuštiti zadovoljstvo da im prvih dvadesetak metara nakon starta gledate u leđa. Dakle, ukoliko svojom početnom akceleracijom želite opravdati sportski dojam kojeg ostavljaju oplata motocikla, morat ćete dobro zagrijati stolicu i marljivo

Lakoća kojom se RS baca u nagib i stabilnost na dobrom asfaltu jedna su od najvećih vrina ovog motocikla. Širenje putanje gotovo da i ne postoji i motocikl ide točno ondje gdje želite





Prema navodima proizvođača aluminijški okvir je težak svega 9,75 kg



RS 125 nas je oduševio na natjecateljskoj stazi i načinom na koji pruža dosta zabave bez da pritom umara vozača

usavršavati koordinaciju rada lijeve i desne šake, sve dok u potpunosti ne utvrdite gradivo.

Idealni se rezultati pritom postižu kada neposredno prije kretanja brojeve okretaja podignete sve do 11 tisuća, no s obzirom da takvo što u urbanim sredinama nije uvijek moguće, bit će dovoljno da agregat zavrtite barem na polovicu spomenutih vrijednosti, te onda s maksimalno odvrnutom ručicom gasa vrlo postupno otpuštate polugu kvačila, dopuštajući tako lagano proklizavanje spojke. To na prvi pogled djeluje dosta komplicirano, no u stvari se radi o vještini koja će vam, jednom kad je uvježbate, ponuditi vrlo dobra početna ubrzanja, posebno ako se za prebacivanje u sljedeći stupanj prijenosa odlučite nakon 10 tisuća okr/min. Motocikl, doduše, ide sasvim dobro kada ga vozite i na srednjim okretajima, no želite li da vam RS 125 ne bude samo živahan, nego i stvarno brz, morat ćete njegov Rotax agregat navikavati na rad u uskom rasponu od 9.000 do 10.500 okr/min. U tom će vam slučaju ova Aprilia pružiti prava brzinska zadovoljstva, koja su uz to aranžirana i (koliko vama neodoljivim, toliko i prolaznicima iritantnim) rezonantnim zvukom. Jasno, za takvo izvlačenje maksimuma morate biti voljni učestalo se igrati s polugom inače sasvim prosječnog mjenjača, no nama to nije bio nikakav problem. Štoviše, bilo nam je pravo zadovoljstvo

prilikom ulaska u svaku imalo oštriju krivinu promijeniti barem dvije brzine na niže, kako bismo osigurali da pogonski agregat bude uvijek «napet» i da na izlasku iz zavoja imamo na raspolaganju odgovarajući potisak. Ako ste voljni slijediti te principe, motocikl postaje brz i iznimno zabavan čak i iskusnijim vozačima, samo ne dajte

da vas obeshrabri to što nećete baš svaki put znati odabrati pravi stupanj prijenosa. Takvo što ne samo da je normalna stvar kod jednog motocikla s toliko «špičastom» krivuljom snage, već vas i tjera da uvijek budete potpuno koncentrirani na ono što radite, te tako ustvari još više uživajte u čarima sportske vožnje.

Sportaš u tijelu i duši

No, koliko god nam se pogonski agregat istovremeno činio i zahtjevnim i zabavnim, za sportski su ugodaj za upravljačem ovog motocikla najzastužnije mala težina i spretna ciklistika. Uz to je i položaj vozača je dobro pogođen, te je istovremeno i sportski spretnan i taman dovoljno udoban,



Osnovne linije motocikla ponešto su sakrivene šarenom grafikom preuzetim sa motocikla kojim Jorge Lorenzo dominira klasom 250. On je doduše svoj broj 48 ove godine potpuno zaslužio zamijeniti jedinicom

Široki spremnik goriva pruža dodatni oslonac i tako dodatno poboljšava ukupni položaj vozača na natjecateljskoj stazi. U tim je uvjetima RS doista zabavan, iako se može primijetiti nedostatak sirove snage



probijanje kroz promet, pa čak i za sigurnu vožnju autocestom, na kojoj smo svako malo imali sitno zadovoljstvo da u odsjaju pomalo preusko postavljene, ali ipak funkcionalnih retrovizora ostavljamo i vozače nekih načelno sportskih automobila. Što se tiče pretjecanja na običnim prometnicama, dobro je ostaviti ponešto rezerve, posebno kada vozila ispred vas jure brzinama većim od 100 km/h. Tada, naime, Aprilia pomalo počinje gubiti dah, no ni približno toliko koliko je to, primjerice, bio slučaj s Derbijem GPR 125.

Ukupno gledajući, Aprilia RS 125 pruža i bolje performanse od onih potrebnih jednom golobradom korisniku i uopće ne sumnjamo da spomenute brojke neće djelovati nimalo bezazleno nekom zabri-

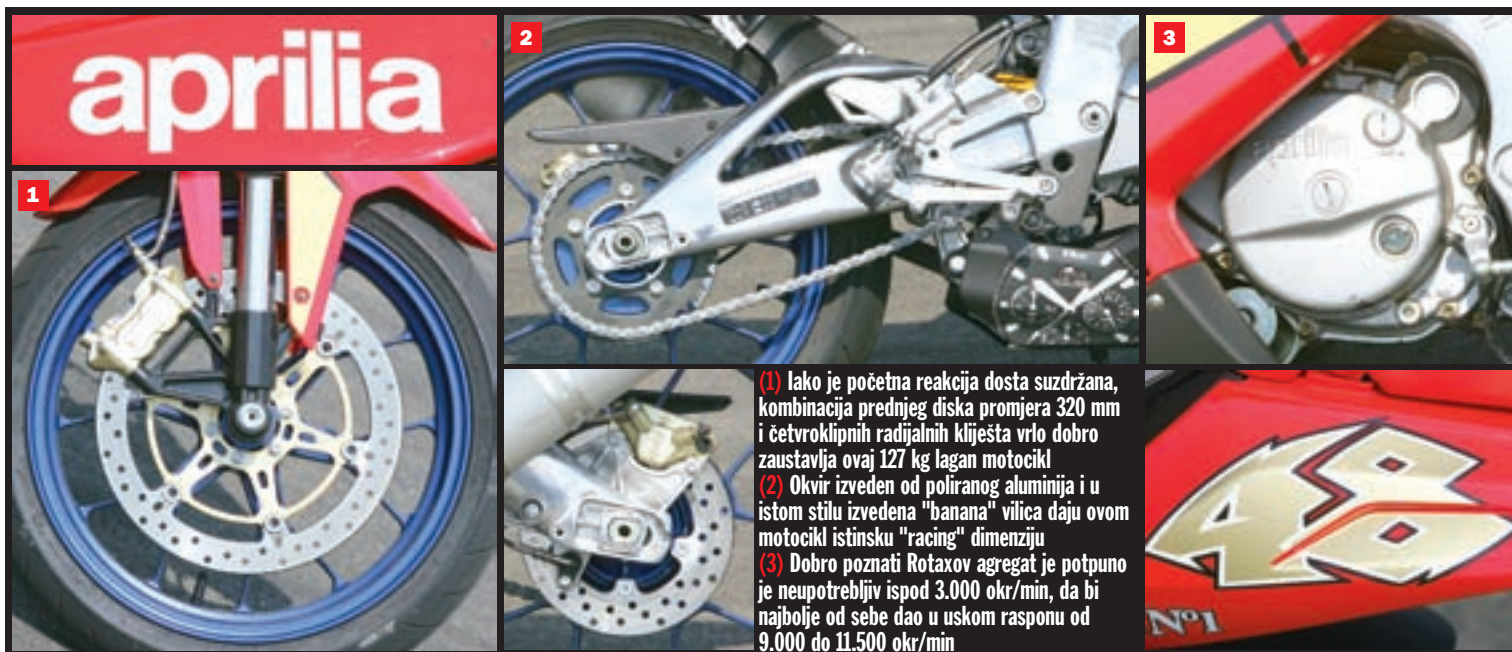
tako da određeno pravo na negodovanje imaju tek malo previše opterećene ruke, no taj se nedostatak više osjeća u gradu negoli prilikom aktivne vožnje zavojitim dionicama. O lakoći kojom se ova 125-tica baca u zavoje ne treba posebno zboriti, no nas je najviše oduševilo to što je širenje putanje ovom motociklu sasvim nepoznat pojam. RS 125 jednostavno ide točno tamo gdje ste si zamislili, a uz to omogućuje lako korigiranje putanje i dodatno zatvaranje zavoja ukoliko to okolnosti zatraže. Pri vožnji u nagibu motocikl pruža osjećaj sigurnosti, a jedino se ograničenje u ostvarivanju zavidnih nagiba odnosilo na našu psi-

hološku barijeru izazvanu strahom da bi prednji kraj ovako laganog motocikla mogla lako uznemiriti neka poprečna neravnina.

No, zato takve bojazni nismo imali na natjecateljskoj stazi, na kojoj su sve dosad nabrojene vrline ovog motocikla postale još izraženije. Pritom se vozač iznenađujuće malo umara, a jedini pravi nedostatak u tim ekstremnim uvjetima je sasvim očekivano nestašica snage, budući maleni dvotaktni agregat razvija nepunih 29 KS. Pa ipak, kada bi staza u Novom Marofu umjesto svoje zatvorene konfiguracije imala i dugu ravninu poput onih u Monzi, Aprilia bi bez ikakvih

problema dohvatila deklariranih 155 km/h. Nama je po brzinomjeru uspješno krstariti sa zdravih 162 km/h, a iako smo svojim gabaritima iskakali iz siluete motocikla poput rotvajlera pozicioniranog na leđima pudlice, čisto sumnjamo da bi nešto niži i aerodinamičniji teenager (čitaj manjeg tjelesnog volumena i 20 kg lakši) uspio iscijediti još pokoji km/h maksimalne brzine. Obrtomjer je, naime, pri toj brzini pokazivao 11 tisuća okr/min, a to znači da je pogonski agregat već debelo ušao u područje u kojem je itekako primjetno opadanje snage. Svejedno se radi o performansama koje su više nego dovoljne za agilno

nutom roditelju koji je pročitao ovaj test. Kao utjeha im može poslužiti saznanje da uvijek mogu naručiti i blokiranu verziju od 15 KS, kao i činjenica da se kočnice i ovjes motocikla ne samo dobro nose s performansama ovog motocikla, već su i prilagođeni neiskusnim korisnicima. To je najprimjetnije po relativno blagoj reakciji na početni pritisak poluge kočnice, da bi nakon toga radijalna četveroklipna kliješta oštrije zagrizla i omogućila relativno kratak zaustavni put. Pritom je primjetno da prednji kraj motocikla dosta ponire, no to je logična posljedica mekano podešene prednje upside-down vilice, koja



(1) Iako je početna reakcija dosta suzdržana, kombinacija prednjeg diska promjera 320 mm i četvorklipnih radijalnih kliješta vrlo dobro zaustavlja ovaj 127 kg lagan motocikl
(2) Okvir izveden od poliranog aluminija i u istom stilu izvedena "banana" vilica daju ovom motociklu istinsku "racing" dimenziju
(3) Dobro poznati Rotaxov agregat je potpuno je neupotrebljiv ispod 3.000 okr/min, da bi najbolje od sebe dao u uskom rasponu od 9.000 do 11.500 okr/min

Slatki život bez blokade

● Iako se može naručiti i verzija s blokadom, koja udovoljava zahtjevima nedavno uvedene A1 kategorije, mi smo na testu imali puno zabavniju otvorenu verziju, koja sa svojih 29 KS još uvijek poštuje kriterije koji se postavljaju za nove vozače starije od 18 godina. Kao i kod svake dvotaktne 125-tice koja imalo drži do sebe, Aprilia RS 125 daje najbolje od sebe kada je držite na visokim okretajima. Pritom nas je impresioniralo i vrlo linearno razvijanje snage od 3 tisuće do oko 9 tisuća okr/min, ali tek nakon što smo posjetili servis. Dotad je RS imao slab odziv gasa na niskim okretajima, kao i pretjerano izraženu rupu između 5 i 6 tisuća okr/min, koja nije umanjivala samo zadovoljstvo, već i sigurnost korištenja ovog motocikla. Vjerojatno se radi namjernom prigušenju agregata, kako bi on na takav umjetan način mogao zadovoljiti stroge Euro 2 norme. No, nakon stručnog igranja s elektronikom taj je problem netragom nestao, te smo tako na ime kršenja normi o ispušnim plinovima konačno oslobodili sve kapacitete ove jurilice i uživali u tome.

stoga uspješno guta manje neravnine. Ipak, s obzirom na to da je prednja vilica uz svoju mekoću obdarena i sportski kratkim hodom, nemoguće je izbjeći udarce pri prelasku preko većih neravnina, no motocikl će i tada usprkos «bacanju» ostati relativno stabilan, jasno, ukoliko niste doista pretjerali s brzinom.

Za početak iz snova

No, takvo je neželjeno skakutanje, jednako kao i neelastičnost agregata, oduvijek pratilo ovu vrstu motocikala, a kada novu Apriliju usporedimo s istovjetnim motociklima starije generacije, stječemo dojam da se RS 125 ipak nešto bolje nosi s tim problemima. Međutim, isto tako nam se čini da nudi nešto smirenije performanse od onih s kojima smo se susretali 90-tih godina, koje su bile zlatne za 125-tice, no to u jednakoj mjeri može biti posljedica udovoljavanja ekološkim normama kao i našeg subjektivnog osjećaja, odnosno činjenice da su nas u međuvremenu razmazili sve snažniji sportski motocikli zapremine 600 i 1000 ccm.

A upravo ta evidentna razlika u snazi u odnosu na sportske motocikle ozbiljne zapremine čine ovu Apriliju pogodnom za stjecanje prvih životnih iskustava u sportskoj vožnji. Pritom ne smijete dozvoliti da vam umjerene performanse ulijevaju lažnu sigurnost, budući se bez obzira na kvalitetan ovjes i isto takve kočnice RS 125 u rukama neiskusnog i neživljenog adolescenta u trenutku može premetnuti iz zabavne igračke u opasno



Cijenom od 39.990 kuna Aprilia RS je na pola puta između Derbija GPR i Cagive Mito kao svojih jedinih dvotaktnih konkurenata. Ako se u obzir uzmu i prikazane vozne osobine onda je Aprilia best-buy u svojoj klasi

oružje. Ne čini nam se stoga nimalo besmislenim da maloljetni početnici u skladu sa zakonskom regulativom i nedavno uvedenom A1 kategorijom svoje prve kilometre odvezu za upravljačem osjetno manje zabavne, ali i možda nešto bezopasnije blokirane verzije sa 15 KS. Kada se steknu za to potrebni uvjeti, blokada se može i skinuti, a performanse vozila će se pritom toliko promijeniti, da ćete imati osjećaj kao da ste kupili novi moto-

cikl. No, iako je ponekad nemoguće robovati klišejima, upotreba ovog motocikla ne bi trebala biti ograničena samo na najmlađe kategorije motociklista, već bi i oni stariji, ali jednako neiskusni vozači željni sportske vožnje u RS-u 125 mogli pronaći jednu od najlogičnijih i najzabavnijih, a uz to i ne preskupih ulaznica u svijet motocikala. Štoviše, ovu bi Apriliju, makar samo poskrivečki, mogla provozati i starija gospoda,

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, dvotaktni
Promjer x hod: 54 x 54,5 mm
Obujam: 124,8 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 28 mm
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvogredni aluminijski
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 40 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 110/70-17, stražnja 150/60-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i kočione čeljusti s dva klipčića
Dimenzije (u mm): duljina 1.995, širina 720, visina sjedala 805, osovinski razmak 1.345
Deklarirano: snaga - 21 KW (29 KS); max. okr. moment 12,1 Nm pri 7.750 okr/min
Spremnik goriva: 14 l

+ ciklistika, okretnost, položaj vozača, lakoća upravljanja, kočnice, dizajn, zabava u vožnji
- osjetljivost na veće neravnine, potrošnja

Zbog skromnog zakretnog momenta i relativno dugih prijenosnih odnosa potrebno je dobro uvježbati kretanje s mjesta. Najbolji rezultati se postižu kada se uz maksimalno odvrnutu ručicu gasa sasvim polako popušta poluga spojke

