

Rozlučme se, končí kus historie



JAK SE MĚNILA V ČASE

- 1992** zahájení výroby s motorem Rotax 123 s karburátorem Dell'Orto VHSB 38
- 1995** první facelift, zakulacení tvarů, nový motor Rotax 122
- 1997** první emisní opatření, nový karburátor Dell'Orto PHBH 28 BD (znamenal výkonovou díru na 5-6 tisíc otáčkách)
- 1998** druhý facelift, méně agresivní tvary, více zaoblené a inspirované aerodynamikou speciálů ze 125GP
- 2006** nejpodstatnější přelom v generacích RS 125, vzhled vycházející z RSV 1000 R, přibyl podtlakový ventil paliva, emisní ventil, který vytvořil další výkonový propad při 4000 otáčkách, palubní deska nahrazena sdrúženou elektronikou, přibily kované brýle, nová kola, nové vidlice s radiální brzdou
- 2008** emisní opatření, snížení výkonu motoru na 18 kW
- 2010** ukončení výroby

Průvodce začátkem i náradí k profesionální jízdě

Tato dvoudobá sekačka dala jízdní základy nespočtu jezdců. Někdo ji vlastnil hned po Pionýrovi, jiný po Simsonovi, další si ji koupil jako druhou motorku na vyřádkování se. Minimální hmotnost, maximální dynamika, to byla Aprilia RS 125. Všem majitelům bez výjimky dala důležité předpoklady pro sportovní jízdu a jako jedna z mála stopětadvacítek dokázala poskytnout plnohodnotný sportovní zážitek z jízdy i na okruhu.

Z někoho udělala závodníka, z někoho mechanika. Technické potíže byly totiž také na denním pořádku. I já na RS 125 začínal a na tyto časy nikdy nezapomenou. Motor s nejpevnějším a nejlehčím rámem v této produkční třídě kombinovala motor o síle 30 koní s nezapomenutelným průběhem výkonu (po otevření přírůbky a překročení 8000 otáček to byl prostě sen). S ní jste mohli prostě cokoliv a vždy jste byli pány.

V inzerci se cenové rozpětí ojetin nyní pohybuje od směšných 20 000 Kč až do 80 000 Kč za modely s posledním faceliftem. Pokud vás odchod RS 125 opravdu mrzí, potěší zpráva, že skladové modely 2010 budou nějakou dobu ještě určité k dostání.



1992-1993



1994-1997



1998-2005



2006-2008



2009-2010



Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz
foto: archiv

Každý motofanda jistě denně slyší debaty na téma dvoudobý vs. čtyřdobý motor. V kruhu -náctiletých je toto téma asi tím nejžhavějším a neustále aktuálním. S nadcházející sezonou ovšem zastancům čtyř dob přibude do výčtu

argumentů další. Po 22 letech ukončuje Aprilia výrobu dvoudobé RS 125, která od prvního roku až doteď používala jeden jediný hliníkový rám a kyvnou vidlici, za jejichž éry se v útrobách tohoto motocyklu vystřídaly dva agregáty – Rotax 123, jenž v roce 1995 nahradila nová generace s typovým číslem 122.

Aprilia držela výrobu dvoudobého silničního „závoďáku“ dlouho zuby nehty. Dokonalá reinkarnace modelu se povedla v roce 2006, kdy přišel facelift do

linek tehdejší RSV 1000 R, díky nimž se tato RS 125 řadí stále mezi nejhezčí motorky současné produkce vůbec. Bohužel mo-

tocykl, na který nedá velké procento motorkářů dopustit, se pro rok 2011 ve výrobním programu Aprilie již opravdu neobjeví.

ZAJÍMAVOST

RS 125 byla modelem, který za několik posledních let přišel nejméně s dvěma barevnými replikami na základě motivů závodních týmů a úspěchů v MS silničních motocyklů či WSBK. Od replik Valentina Rossiho, Tetsuyi Harady a nedávno Jorge Lorenza až po nesčetné barevných variací Maxe Biaggiho a hlavních sponzorů jeho týmu. I zatvrzelý „aprillkář“ má problémy na první pohled určit dle barevného schématu ročník, protože například replika Jorge Lorenza se vyráběla po dobu více než dvou let a za tuto dobu změnila kromě umístění hodin Tisot na kapotách pouze barvu ráfků z modré na stříbrnou a startovní číslo na přední masky.

Náhrada? Přeci RS4!

RS 125 ovšem bez náhrady nezůstane. Bohužel nemůžu použít slovní spojení „plnohodnotná náhrada“. Na výrobní linky se již hrne nový model RS4. Designově vychází ze superbiku RSV4 a jednoznačně designem vtečtuje veškerou konkurenci, která na trhu doteď figurovala. Konkrétně Yamahu YZF-R125 a Derbi GPR125 4T 4V, jejichž srovnávací test jsme vám přinesli v ČMN 32/2010. A právě s druhou jmenovanou, Derbi, má Aprilie bohužel až moc společného. Konkrétně kompletní šasi i motor.

Ano, ať koupíte tu, nebo onu, budete z nich mít stejný pocit a stejný užitek jízdy. Rám, kyvná vidlice, odpružení i motor jsou totiž na chlup stejné. S jediným rozdílem, že motor Derbi je plněn karburátorem, kdežto Aprilii bude obsluhovat vstříkovací jednotka. Pokud jste tedy po zhlédnutí fotografií zajásali a již nemůžete dopsat prvního testu nové RS4, přečtěte si náš test Derbi GPR125 4T 4V. S klidným vědomím a svědomím již nyní můžu prohlásit, že motorky budou napros-

to stejné a pokud si mezi nimi budete vybírat, budete se poprvé rozhodovat pouze na základě vzhledu a sympatií k té které značce. O litr a půl větší nádrž Aprilie už tady zásadní roli opravdu hrát nebude. A pochybuji, že by se instalací vstříkovací jednotky nějak zásadně změnil průběh výkonu, jehož maximální cifra, 15 koní, je dána legislativou.

PADESÁTKOVÁ SESTŘIČKA

Aprilia sice nahradila dvoudobou stopětadvacítku čtyřdobou obdobou, padesátka ale stále zůstává v dvou dobách a doznala stejného inovativního vzhledu jako RS4. V oblíbenosti RS 50 u nás ovšem díky legislativě své větší sestřičce nikdy nekonkurovala a ani konkurovat nebude.



NÁDRŽ

Cestovatele určitě potěší RS4 z hlediska uživatelského komfortu. Že vás ze sedla nebude bolet zadek, nezaručíme, vysoký dojezd na 14,5litrovou nádrž ovšem ano. A to vše při spotřebě na hranici 3 litrů na 100 km, dle stylu jízdy. Dojezd 500 km je velmi zajímavý.

RÁM A KYVNÁ VIDLICE

Aprilia tvrdí, že při konstrukci rámu vycházela ze zkušeností z WSBK a MotoGP. Není tomu tak. Rám i kyvná vidlice jsou naprosto stejnými komponenty, jaké používá Derbi GPR125 4T 4V již přes dva roky. Opravdovým produktem závodního vývoje byl rám a kyvná vidlice v RS 125.



MASKA

Jasně dítko RSV4, které nejeden motorkář považuje za aktuální designovou modlu. Hlavní zbrani RS4 bude právě design, protože technické parametry, které nabízí, jsou již na trhu dlouho k dostání. Po technické stránce nepřišla RS4 s ničím novým.

PŘEDNÍ VIDLICE

Stejný typ nenastavitelné Paioli vidlice o průměru 41 mm a zdvih 110 mm jako na Derbi. Tato vidlice je tvrdší než u konkurence a na kvalitní silnici předvádí obdivuhodné výkony, se kterými si budete rozumět. Na rozbitější cestě z vás ovšem vyklepe duši.

PŘEDNÍ PNEUMATIKA

Od GPR se liší v šířce. Zatímco Derbi uhání na pneumatice 100/80-17, Aprilia sází na rozměr 110/80-17. Sériově montovaný typ pneu je také rozdílný. Derbi obouvá poněkud méně sportovní pneumatiky Pirelli Sport Demon, kdežto Aprilia Michelin Pilot Sport.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Aprilia RS4

Objem	124,2 cm ³
Výkon	11 kW/15 k@9250
Hmotnost (předběžně)	120 kg (bez náplní)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený, jednoválec, vrtání x zdvih 58 x 47 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvoutřídový hliníkový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice Paioli 41 mm, zdvih 110 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s nenastavitelným tlumičem, zdvih 130 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 300 mm, čtyřpístkový radiální třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 110/80-17, vzadu 130/70-17

Rozměry: délka 1953 mm, šířka 720 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1350 mm, nádrž 14,5 l

