

# СЕСТРА! 125 КУБИКОВ АДРЕНАЛИНА, СРОЧНО!

Вам сказали, что двухтактники уже отжили свое! Мол, эти исчадия ада топливо-масло жрут нещадно, чадят, визжат немилосердно и (только подумайте!) матушку-природу загрязняют... Не место им в мире "законопослушных" и экологически корректных четырехтактных двигателей внутреннего сгорания!

Если встретите где-нибудь такого "проповедника"... Не нужно кидать в него камни и топтать коваными сапогами. Расскажите, а лучше — дайте ему прокатиться на настоящем, стоящем вашего времени, "двухтактнике". Вопросы отпадут сами собой.

Текст: Владислав Сапрыкин

Фото: Aprilia S.p.A.

Конечно, не стоит, дьявольски улыбаясь, сладким голосом предлагать что-то вроде Honda NSR500, ибо это приравнивается к закидыванию камнями и "затоптыванию" сапогами, эффект тот же. Вы же не изверг.

Но и возиться также не следует: душа должна развернуться, а затем свернуться от полноты впечатлений. В подобном случае небольшой спортбайк, кубиков, эдак, на 125, будет как раз кстати.

Эталонем в этом классе для многих, и для меня в том числе, вот уже много лет кряду является итальянский спортбайк Aprilia RS125. Невероятно популярный в Европе, в наших краях — это более чем редкая птица, поэтому "опробовать" его было вдвойне приятно.

Говоря о спортбайках этой итальянской компании, моментально вспоминаются красавцы Mille и Tuono. На самом же деле эти мотоциклы появились в производственной программе Aprilia относительно недавно, тогда как малокубатурная техника всегда была ее визитной карточкой. Как водится, все началось в "ревущих" 80-х. Молодежь стала богаче, а заодно и требовательнее... Хотя, насчет первого я, наверное, загнул. А вот то, что "велосипедообразные" несурезицы всем надоели — это правда. Душа просила чего-то, что выглядит "взросло", ездит весело и, при всем при этом недорого стоит. Специалисты Aprilia долго не раздумывали и, в ответ на мольбы

страдающих, в 1986 году, представили миниатюрный "полтинничек" Af1. Да не простой, а со стальной диагональной рамой, "живым" двухтактным двигателем, обтекателем в стиле серьезных спортивных байков. Машина вышла на рынок вовремя и сразу получила тучу восторженных отзывов. Но





AF1 стал предвесником эры доминации компании на гоночных трассах и мировых рынках

не успела толпа побиться, как следует, в конвульсиях радости от увиденного и испытанного, как в 1987 году на рынке появилась версия с двигателем объемом 125 см<sup>3</sup>, и это было уже серьезно. Причем, настолько серьезно, что год спустя фирма подготовила машину для выступления в чемпионате мира, в классе 125 см<sup>3</sup>. Первый "блин" оказался очень даже неплох — 13-е место сходу, и море информации к размышлению. Следующие три года команда упорно работала над ошибками и уверенно держалась в первой десятке. 1992 год принес такую долгожданную и вполне заслуженную победу: Алессандро Грамини пил шампанское из кубка победителя первенства, а его напарник Бруно Казанова стал пятым. Теперь каждый покупатель миниспортбайка AF1 чувствовал себя частью великой команды.

Как водится, прогресс не стоит на месте, посему резервы конструкции GP-байка на основе AF1 были исчерпаны. К сезону '93 была подготовлена гоночная машина, "гражданская" версия которой и стала известна, как RS125. Для доводки байка потребовался год, после чего пилоты Aprilia превратили мировой чемпионат в свой бенефис, состоящий из 4-х чемпионств, пары вторых мест и одного кубка конструкторов. На протяжении восьми лет пилоты команды не опускались ниже 4-го места (за исключением "провала" в 98-м, когда лучшим результатом стало 7-е место).

Гоночная слава Aprilia RS125 щедрым дождем пролилась на головы поклонников: дорожная версия оказалась значительно ближе к гоночным собратьям, чем многие могли себе представить. Вам нужны доказательства? Их есть у меня. Начнем, пожалуй, с основы основ — алюминиевой диагональной рамы. Этот элемент конструкции попал на серийную продукцию прямым с "кольца". То ли дизайнерам было лень конструировать "экономный" вариант, то ли хотелось сделать что-нибудь очень приятное поклонникам... Кто знает. Зато можно гордо рассказывать о самой высокой торсионной жесткости рамы в классе (странно, если бы было по-другому), да и практическая польза от этого налицо, ибо байк управляется просто божественно, и это еще мягко сказано. Штатные режимы езды, доступные

среднего уровня, и даже выше, городскому "пуляльщику", не вызовут у байка даже "легкой испарины". Кроме вышеупомянутой жесткости, рама обладает еще одним приятным свойством — она практически невесомая. Следует сказать, что в "пластике" мотоцикл не выглядит "бедным родственником". Эдакий коренастый крепыш. Но стоит взгромоздиться на сиденье, понимаешь насколько же Aprilia RS125 легка и изящна.

Кстати о "взгромоздиться". Не стоит тестить себя иллюзиями: комфорта в каком либо варианте вы не получите. И не просите. Вместо этого в стандартной комплектации поставляется жесткое сиденье и плотная посадка. Ноги находят подножки где-то сзади, да еще и довольно высоко. В общем, людям "с пузом" понравится врядли. Вернее, вообще не понравится. Зато средний (по антропометрическим данным) спортивный байкер порадует возможности слиться с машиной чуть ли не на молекулярном уровне: колени удобно ложатся в углубления на баке, подножки и ручки управления находятся сами собой, ничего не мешает, не отвлекает от процесса получения кайфа от езды.

Стартовал, сразу понимаешь, что сигнал на этом мотоцикле — вещь, если и не вовсе бесполезная, то необязательная точно. О приближении RS125 округу оповещает рев "одноствольного" двухтактного двигателя, причем, задолго до его фактического появления. Этот силовой агрегат разрабатывался совместно конструкторскими отделами Aprilia и австрийской компании Rotax. Сложно сказать, что, а главное сколько, пили создатели двигателя. Вот только заурядный (на первый взгляд) "двухтактник" обзавелся водяным охлаждением, электронной системой зажигания, мощным клапаном на выпуске и рядом других занима-



Aprilia не идет на поводу у моды. Ее дизайн достаточно спокоен и глубоко индивидуален



Далеко не каждый малокубатурный спортбайк может похвастать 40-ка мм "перевытешем"



Ассиметричный алюминиевый маятник — подарок от гоночного собрата



тельных "фисечек". Благодаря им, при 11250 оборотах коленвала в минуту миниатюрный двигатель выдает ни много, ни мало 33 л.с.! И это при 125 см<sup>3</sup> объема! Нет, конечно, рассудительные европейцы не были бы собой, если бы не поместили в двигатель парочку рестрикторов, ограничивающих мощность двигателя на уровне 15 л.с. — во здравие не в меру ретивых юных спортбайкеров. Но, если вы к полумерам не привыкли и уверены в своих возможностях, то к вашим услугам — "полносильная" версия.

Штурм городских просторов доставляет истинное удовольствие. Конечно, двигатель свободнее всего "дышит" в верхнем диапазоне оборотов, но в случае с Aprilia RS125 это ни сколько не напрягает. Напротив, четкая работа шестиступенчатой КПП вызывает азарт. Щелчки переключаемых передач напоминают звук автоматного затвора, но это — не русская рулетка. Все процессы абсолютно контролируемы, нужно лишь знать, чего ты хочешь. Еще большую уверенность дают подвески, которым только и остается, что петь дифирамбы. Спереди установлена мощная телескопическая вилка перевернутого типа от Marzocchi с диаметром перьев 40 мм. Сзади — ажурный алюминиевый маятник, обладающий, благодаря применению гоночных технологий, отменной жесткостью и исключительно малым весом. Этот тандем позволяет чувствовать себя королем Мира, не меньше. Мотоцикл способен "писать" траекторию поворота с филигранной точностью, позволяя зерну вседозволенности начать пробиваться где-то глубоко внутри. Однако не стоит забывать, что у нас дороги составляют лишь 40%, все остальное — направления. Поэтому не стоит рассчитывать, что великолепная вилка и моноамортизатор Sachs эффективно избавят вас от антицеллюлитной программы. Рассчитанные на езду по асфальту трека и ухоженным европейским улицам, от встречи с украинской дорожной

действительно они испытывают своего рода "несварение".

К слову, мотоцикл всегда готов помочь избежать неприятностей. Когда, весело пробежавшись по передачам, я почти достиг максимальных 180 км/ч, "добрый" человек на "Газели", едва выехав на разгонную полосу после поворота, решил во что бы то ни стало перестроиться из крайнего правого ряда в левый. Причем, по последней автомобильной моде, сделал это без включения такой, без сомнения, абсурдной вещи, как сигнал поворота. В голове промелькнула искра сожаления о несъеденной связке бананов на столе в редакции... Тем временем, рука привычно сжала ручку тормоза и 320-ти миллиметровый тормозной диск не позволил встретиться "двум одиночкам". Поздравив себя с днем рождения, не забыл поблагодарить и конструкторов тормозных механизмов Aprilia. Даже один диск в паре с четырехпоршневым суппортом обеспечивает уверенное, точно прогнозируемое замедление. При этом информативность тормоза также весьма неплоха.

Езда на предельных скоростях дала возможность оценить работу специалистов в области аэродинамики. Обвес мотоцикла обеспечивает отличную ветрозащиту, правда и здесь есть нюанс, говорящий о гоночных корнях мотоцикла. Для того, чтобы воспользоваться ею (ветрозащитой, то бишь) сполна, нужно "залегать" пониже.

Напоследок несколько слов о дизайне.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

### МОДЕЛЬ

Aprilia RS125

### ДВИГАТЕЛЬ

1 — цилиндрический, двухтактный, жидкостного охлаждения

Рабочий объем, см<sup>3</sup> .....124,82

Степень сжатия .....12,5:1

Макс. мощность л.с. ....33

При об./мин. ....11250

Макс. крутящий момент, Нм .....24

При об./мин. ....10000

### ТРАНСМИССИЯ

КПП .....6-ступенчатая,

Привод .....цепь

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама .....диагональная алюминиевая

### ПОДВЕСКА

Передняя .....телескопическая

вилка перевернутого типа Marzocchi

Задняя .....алюминиевая маятниковая,

с центральным амортизатором Sachs

### ТОРМОЗА

Передний .....диск диаметром 320 мм,

четырёхпоршневой суппорт

Задний .....диск диаметром 220 мм,

двухпоршневой суппорт

### РАЗМЕРЫ И МАССА

Длина, мм .....1950

База, мм .....1345

Высота седла, мм .....805

Объем бензобака, л. ....13

Объем маслобака, л. ....1,4

Сухой вес, кг .....114

### ШИНЫ

Передняя .....110/70 ZR17

Задняя .....150/60 ZR17

Он решен в традиционно "априлиевском" ключе, поражая изяществом, продуманностью и полным отсутствием агрессии. Вопреки тенденциям последних лет, здесь нет ни острых граней, ни ломаных линий, но байк выглядит очень современно. Единственное, что выдает достаточно "преклонный" возраст модели — приборная панель. На ней аналоговые тахометр и спидометр, а также небольшой ЖК-дисплей, отображающий второстепенную информацию. Несколькими старомодно, зато отменно читается, да и выглядит в духе гоночной классики.

День в компании "горячей итальянки" подарил шквал положительных эмоций, восторга. Ели вы закроете глаза на жесткость сиденья, рев и аппетит двигателя, необходимость периодически добавлять масло, то в ответ получите ни с чем не сравнимое удовольствие от управления настоящим гоночным байком, хотя и маленьким. А "зеленых" просим не беспокоиться: несмотря на "два такта", мотор Aprilia RS125 соответствует нормам Евро 2.

