

Aprilia SX/RX 125

Pri vožnji terenom stječe se dojam kako bi ovjes mogao biti nešto mekši, no to ne umanjuje ukupni doživljaj

Prezentacija najnovijih Aprilijinih off-road modela održana je na karting stazi u okolici talijanske Ferrare



CIJENA
34.200 KN

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

FERRARA: Naslov ovog teksta posvećenog novim Aprilijinim on-off road 125-ticama poznati je klasik s A strane prvog albuma grupe Psihomodo Pop. Jednako kao i 125-tice, ta je pjesma svoje vrhunac slave proživjela još prije dvadesetak godina, a što je starija, to nas više živcira. Ne zbog nota ili teksta, već zbog spoznaje da se jedva možemo sjetiti kako je bilo to kada smo imali 16. Detalji su izbrisani, pamtimo samo da nam je bilo dobro.

No, jedno od zadovoljstava ovog posla je da se svako malo imamo priliku nakratko ponovo uživjeti u ulogu starijeg maloljetnika. Neki za takvo što moraju lijepiti makete, drugi sline za (pre)mlađahnim djevojkama koje su im odavno s druge strane zakona, dok mi samo trebamo zgrabiti (nažalost sve rjeđu) priliku za vožnju neke nove dvotaktne 125-tice.

Takva nam se mogućnost nedavno pružila u okolici talijanskih gradova Ferrara i Ravenna, gdje je Aprilia održala međunarodnu novinarsku prezentaciju svojeg najnovijeg supermoto modela SX 125 i njegova enduro brata blizanca RX 125. Gotovo idealno vrijeme u kombinaciji sa zani-

Kad sam imao sesnaest...

Iako su im ekološke norme otupile oštricu i gotovo ih zbrisale s lica Zemlje, još uvijek postoje dvotaktne 125-tice koje se nemaju namjere predati. Aprilija je jedan od rijetkih proizvođača koji ni pod koju cijenu ne žele napustiti takav koncept, a nakon svega proživljenog s njihovim najnovijim supermoto i enduro uzdanicama možemo samo konstatirati da u tom svom tvrdoglavom inzistiranju imaju potpuno pravo

mljivom karting-stazom i dovoljno jednostavnim motokros borilištem stvorilo je gotovo idealno preduvjeće za igru. Šteta je samo što te drčave dvotaktne jurilice nisu više toliko divlje kao što su bile prije dva desetljeća. No, raspravu o tome gdje je nestao

onaj nekadašnji žar ostaviti ćemo za neku drugu prigodu. Sada ćemo malo uživati u onome što vidimo. Grafika, dizajn svjetala, spremnik goriva, izvedba okvira, ono malo plastičnih oplata koje čine vizuru ovih motocikala, sve to namjerno asocira na kapacitetniji

četverotaktne modele SXV i RXV, a za potpuni užitek tu je čak i replika njihove ploče s instrumentima.

Da se ovdje ipak radi o modelima manje zapremine otkrivaju tek vidljivo manji agregat kojem «nedostaje» jedan cilindar, jednostavnija, rekli



CIJENA
33.400 KN

Sa svojih 115 kg i odlično proračunatom ciklistikom, SX se doista lagano baca u nagib

Iako se i jedan i drugi model nude samo u crnoj boji, RX se od supermoto verzije razlikuje po korištenju bijele boje na prednjoj masci i repu



SX je doista zabavno voziti karting stazom, a taj je dojam bio još i izraženiji za upravljačem potpuno otvorenog modela sa 29 KS



▲ Digitalna ploča s instrumentima izrađena je po uzoru na onu s modela RXV i SXV, ali djeluje bogatije
 ◀ Na tipičnim prekidačima nedostaje tipka elektropokretača
 ▼ Dvotaktni tekućinom hlađeni agregat razvija 15 KS u blokiranoj varijanti, 22 KS u poluotvorenoj varijanti i 29 KS u ekološki nepodobnoj varijanti sa počupanim svim blokadama



bismo: klasična izvedba ispušnog sustava i - sad slijedi iznenađenje - nepostojanje tipke elektropokretača. Naime, SX i RX uopće nemaju elektropokretač, što ih svakako čini bitno manje praktičnima u svakodnevnoj uporabi, ali im istovremeno daje i patinu «hard» usmjerenja prispodobivu natjecateljskim motociklima.

Ne preostaje nam, dakle, ništa drugo nego pritisnuti relativno tvrdu polugu spojke i odlučno nagaziti nožnu polugu, odnosno kick starter. Voljeli bismo vam reći kako će agregat zabrundati već iz prvog pokušaja, no sva je prilika da ćete tu radnju morati ponoviti nekoliko puta prije negoli začujete u samom početku ne baš pretjerano živahno, rekli bismo čak i pomalo lijeno glasanje agregata.

No, već nakon prvog odvrtanja gaza zrakom će se prolomiti živahni zvonki zvuk koji zajedno s mirisom sagorjelog ulja stvara napetost u zraku i budi asocijacije na «trkaće» 125-tice. Svidalo vam se to ili ne, takav «racing» dojam na još višu razinu podiže koliko usko, toliko i tvrdo sjedalo, no to u ovom slučaju i nije toliko bitno. Problemi s memoroidima populaciji kojoj je ovaj motocikl namijenjen ionako predstavljaju daleku budućnost.

S obzirom na to da smo prvo imali priliku zajašiti supermoto inačicu SX, dopustite nam da prikaz dinamičkih osobina ovih modela započnemo upravo s njime. Doduše, budući su SX i RX mehanički potpuno identični motocikli koji se međusobno razlikuju tek po kotačima i gumama, najveći dio onog što navedemo za supermoto model vrijedi i za enduro varijantu, jasno, onda kada se ona koristi na asfaltnoj podlozi. Drugim riječima, onome što u narednim odlomcima navedemo za SX oduzmite samo manju sigurnost u nagibima, te dodajte nezatno veću inertnost prednjeg kraja - i to je otprilike to.

Kao što to jednom supermoto motociklu i dolikuje, SX 125 je svoje vrline novinarima dokazivao na relativno uskoj, ali svakako zanimljivoj stazi za karting. Osim što su znali da će se SX u takvoj okruženju prikazati u svom najboljem svjetlu, organizatori su možda računali i s time da ćemo kroz konstantno bacanje iz zavoja u zavoj u potpunosti zaboraviti na spomenuto nepostojanje elektrostartera, tvrdu spojku i isto takvo sjedalo, dakle na sve one sitnice koje bi nas mogle zasmetati u gradskoj primjeni. Umalo da su nas uspjeli prevariti.

Izabrana karting staza sa svojom relativno kratkom startno-ciljnom ravninom, dva, tri brza i desetak sporih i lukavo vezanih zavoja nije mogla nauditi ovom zapreminom skromnom, ali duhom i tijelom istinskom supermoto motociklu. Nizanje krugova bila je čista poezija. Doduše,



lagali bismo kada bismo rekli da na izlascima iz zavoja nismo poželjeli više snage, no to je nešto što je danas svojstveno svim komercijalnim 125-ticama.

Stroge ekološke norme morale su uzeti svoj danak, tako da tekućinom hlađeni dvotaktni agregat više ne krasi ona eksplozivnost na visokim okretajima, iako je svojim ukupnim performansama još uvijek izvan dohvata četverotaktnih konkurenata iste zapremine. U odnosu na njih, dvotaktni se agregati između ostalog mogu podičiti i jednostavnošću, tako da je za ovaj Aprilijin uradak gotovo jediničnog

omjera pro-
vrta i hoda
(54 x 54,5
mm) dovoljno
spomenuti
samo to da
«diše» putem usisnih lamela, a da samu smjesu pripravlja Dell'Orto rasplinjač promjera 28 mm.

S obzirom na aktualna pravila za maloljetne vozače, Aprilija deklarira dvije vrijednosti maksimalne snage: 15 KS za blokiranu verziju i 22 KS za otvorenu verziju koju smo imali na testu. Doduše, i tu se ustvari radi o poluotvorenoj varijanti, budući su, kako smo već spomenuli, ukupni potencijali takvog stroja dobro prigušeni Euro 3 normama. Dobra je vijest da sam agre-

gat pritom nije potpuno prazan na nižim okretajima, no želite li uživati u sportskoj vožnji, od ključne je važnosti učestalo mijenjati stupnjeve prijenosa i držati režime vrtnje iznad minimalne razine. Nemojte samo pritom računati da će vam digitalni brojač okretaja biti od prevelike pomoći, budući je on za off-road motocikle uobičajeno minimalističke izvedbe.

Tako ćete, ukoliko želite biti uvijek brzi na izlasku iz zavoja, jednostavno morati naučiti osluškiivati pogonski agregat i ponekad učiti na vlastitim greškama. Vjerujte, nije to ništa teško, jer je SX u cjelini vrlo intuitivan

mo to cikl
kojeg će
brzo 'proku-
žiti' i potpuni
početnik. Nama

je ionako od
pravovremeno-
nog mijenjanja
brzina na niže
veći problem bio dokučiti kako
odrediti trenutak u kojem
treba promijeniti u brzinu
više.

Naime, agregat na srednjim i višim okretajima ima potencijala, ali vuče dosta jednolično, bez neke nagle erupcije koja bi vam dala naslutiti kako ste blizu vrhunca. Takvo pomalo anemično razvijanje snage čak i pri najvišim režimima vrtnje, te uzaludno očekivanje nekog silovitog potiska rezultiralo je time da smo u početku predugo oklijevali s igranjem s mje-



Iako je namijenjen i uporabi na cesti, RX 125 je svejedno istinski terenski motocikl, koji će zadovoljiti svakog početnika i manje zahtjevnog korisnika



Čelična stražnja vilica kvalitetno je ovješena putem Sachsovog monoamortizera s izdvojenim spremnikom plina



njačem. Stvari su naglo krenule na bolje kada smo otkrili da u donjem desnom uglu ploče s instrumentima postoji kontrolna žaruljica koja će zabljescnuti crveno u trenutku kada ste pretjerali s brojevima okretaja.

Korištenjem tog indikatora za pravovremeno mijenjanje stupnjeva prijenosa uspjeli smo agregat držati konstantno napetim, a on nam se

onda odužio osiguravanjem konstantnog potiska. Nažalost, nije to ono isto uzbuđenje koje su pružale nekadašnje 125-tice, no ukupne performanse ionako nisu najuzbudljiviji dio ovog motocikla. Tražite li istinsko sportsko uzbuđenje, dostojno i puno snažnijih motocikala, pronađite ga u jurnjavi kroz zavoje.

Mala težina vozila od svega 115

kg i spretan položaj vozača već u samom startu čine SX 125 izrazito okretnim prometalom. Pridodate tome vrlo dobru ciklistiku i cestovni profil guma i dobili ste kao britva oštar zvrk koji će zabaviti i iskusnije vozače. Pitanje je samo hoće li to oni htjeti priznati. Svoj obol svemu tome daje i dvogredni čelični okvir, koji se u svom gornjem djelu sastoji od pojednostavljene rešetkaste konstrukcije i na kojeg se s prednje strane veže masivna Marzocchi upside-down vilica promjera 40 mm bez mogućnosti podešavanja tvrdoće.

Za ovješene stražnje kotače zadužena su čelična vilica i Sachsov jednostruki amortizer, a iako i prednji i stražnji ovjes odlikuje dugačak hod od 260, odnosno 270 mm, cjelokupno je ovješeno podešeno sportski tvrdo, što se ne odražava povoljno na udobnost, ali zato cijelom motociklu daje čvrstoću i dodatnu sigurnost prilikom obru-

šavanja u zavoje. A to je vrlo bitno za motocikl koji bez gotovo ikakvog otpora dopušta nagle izmjene pravca kretanja i trenutne ulaske u duboke nagibe.

Lakoća promjene smjera doista je impresivna, no još nas je više oduševila mogućnost kočenja duboko u zavoj, bez gotovo i najmanje tendencije ka izravnavanju motocikla. Pritom je od velike pomoći i to što se kočnice mogu odlično dozirati, tako da nam je već nakon nekoliko minuta zajedničkog druženja prebrzo uljetanje u zavoje postalo opsesija. Pritom nam bez obzira na to koliko duboko kočili u zavoj prednja guma nijednom nije došla u krizu, čemu je svakako pridonio i neposredan osjećaj za to što događa s motociklom. Sve potrebne korekcije putanje izvode se bez imalo stresa, tako da stvarnog razloga za brigu nema ni kada osjetite da ste malo pretjerali.



Težina od svega 116 kg i blago razvijanje snage doprinose ukupnoj lakoći upravljanja i omogućuju ležerno uživanje u off-road vožnji



Pomalo iznenađujuće, RX i SX dijele istu kočionu grupu, koja se može pohvaliti odličnom mogućnošću doziranja



Kao i dizajn, i okvir je svoj uzor pronašao modela SKV/RXV, što je najvidljivije po pojednostavljenoj rešetkastoj konstrukciji



Vjerujemo da ni ne treba posebno spominjati kako putanje mogu biti maksimalno oštre, a cijeli motocikl i u izraženijim nagibima ulijeva toliko povjerenje, da nam ni dvije situacije u kojima je SX malo zateturao nisu mogle umanjiti zabavu. Sportski ovjes vrlo dobro obavlja posao, tako da u brzim zavojima SX oduševljava svojom čvrstoćom u jednakoj mjeri kako vas u sporim vezanim zavojima osvaja svojom okretnošću i brzinom.

Ovaj nas je supermoto na najbolji način podsjetio na to da zasljepljeni snagom kapacitetnijih motocikala često zaboravljamo kakve nam sve užitke mogu pružiti motocikl manje zapremine, jasno, ako su prožeti sportskim duhom i ako je putnik namjernik spreman ponešto promijeniti način vožnje kako bi se što više brzine prenijelo kroz zavoj. Dakle, ručicu gasa treba držati zatvorenom što je kraće moguće, a kočiti treba pametno i s mjerom, što zahvaljujući već pohvaljenom izuzetno preciznom

doziranju prednjeg diska ne bi trebao biti nikakav problem.

Bilo kakvoj agresiji prilikom kočenja nema mjesta, što je odlična vijest za početnika, ali ne i za iskusnijeg vozača, kojem bi moglo nedostajati malo one očekivane žestine kada maksimalno pritisnu polugu kočnice. Takav blagi nedostatak vršne kočione snage možemo pripisati tome što je - vjerojatno zbog snižavanja troškova proizvodnje - SX svoj prednji disk promjera 260 mm i Brembo kočiona kliješta s dva klipića prisiljen dijeliti sa enduro modelom RX, kod kojeg bi snažnije kočnice prilikom vožnje terenom uzrokovala blokiranje kotača.

Taj je kompromis, dakle, rezultirao time da RX za jedan enduro ima vrlo dobre, dok SX za jedan supermoto ima možda mrvicu preslabe kočnice.

Doduše, tog smo problema postali svjesni tek kada smo osedlali i jedan potpuno otvoreni SX, koji zahvaljujući izostanku bilo kakvih blokada razvija zdravih 29 KS i pritom ostvaruje primjetno bolje performanse. Da bi dojam bio potpun, taj je testni primjerak bio opremljen skraćenim prijenosom i širim upravljačem, tako da su postale još izraženije sve prednosti ovog motocikla koje proizlaze iz odlične ciklistike i male težine.

Zaključili smo tako da se potpunim skidanjem blokada ne oslobađaju samo konkretnije performanse, već i puno strastveniji zvuk, no takav užitak dostojan onih nekadašnjih zakonima nesputavanih 125-tica rezultira i time da SX više ni izbliza ne može zadovoljiti Euro 3 norme. Hm, slatki grijeh, tko bi mu mogao odoljeti?

Euro 3 norme prigubile su potencijale pogonskog agregata, tako da verzija od 22 KS ima maksimalnu brzinu od 120 km/h, dok je verzija sa 15 KS pogodna za A1 kategoriju sporija za 5 km/h

▶ Bokovi su maksimalno uski, kako to i priliči jednom off-road motociklu



Ovjes dugog hoda je sportski tvrdo podešen tako da cijeli motocikl odiše čvrstoćom



Grafika je atraktivna i tipična za Aprilije



Maleni ispušni lonac oslobađa zvonki, ali i civilizirani zvuk

Posebno kada se sjetimo kako nam je takav blokadama nepoterećen agregat omogućavao da u odnosu na varijantu od 22 KS, koja zadovoljava ekološke norme, stalno jurimo u jednom stupnju prijenosa više, a da svejedno na izlasku iz zavoja imamo primjetno agresivniji odgovor na odvrtnje ručice gasa. Zadovoljstvo vožnje konačno je moglo biti potpuno.

No, jednom je morao doći kraj hedonističkog uživanja u (pre)kasnom

kočenju u zavoj i prebacivanja iz jednog u drugi duboki nagib. Došao je red da se čista i ispeglana asfaltna podloga zamijeni prašnjavom i grbavom, ali zato ne i nužno manje zabavnom motokros stazom. Doduše, ona je svojom konfiguracijom bila iznenađujuće jednostavna, s tek jednim (i to ne baš spomena vrijednim) skokom, no zato je sama podloga uglavnom bila pješčana, što će reći podmukla i uvijek spremna zaskočiti one nedovoljno pažljive.

Takva je promjena scenografije tražila i adekvatnu promjenu rekvizita, pa nas je tako za zadovoljstvo gutanja prašine čekao špalir pripremljenih RX-ova. Kao što smo već napomenuli, enduro verzija RX je tehnički potpuno identična supermoto varijanti, tako da ćete razlike između ova dva modela naći samo u njihovim donjim ekstremitetima. Doduše, RX je samo-svojan i po nešto drugačijoj, usudili bismo se reći čak i nešto atraktivnijoj kombinaciji boja,

no njegovi su glavni razlikovni elementi veći naplatci promjera 21 i 18 inča i prave terenske gume, koje ovom motociklu možda ne daju legitimitet žestokog hard-endura, ali ga zajedno s drugim kvalitetama svejedno čine istinskom off-road 125-ticom koja je više nego dovoljno svestrana da se bez većih problema koristi i na cesti.

Kod smještaja na RX prvo primjećujemo još više postavljeno sjedalo, koje bi sa svojih 925 mm udaljenosti od tla moglo predstavljati teško savladivu prepreku vozačima nižeg rasta. Srećom, bokovi motocikla su očekivano uski, a i sam ovjes veselo čučne pod teretom vozača, tako da svi oni koji uspiju prebaciti nogu i stražnjicu preko sjedala mogu

računati na to da će stopalima čvrsto dohvatiti tlo prije negoli se izvale na drugu stranu.

Jednom kada se smjestite u sjedalu, položaju vozača teško da ćete naći neku ozbiljniju zamjerku. Mogli biste tek poželjeti da je upravljač nešto viši za vožnju u uspravnom položaju, no tu bi već tražili dlaku u jajetu. Uostalom, već smo napomenuli da ovo nije ekstremni hard-enduro, već polivalentan terenski motocikl kod kojeg bi se bilo kakvo odlaženje u ekstreme moglo opasno udaljiti od srca početnika koji traži motocikl za različite podloge i svaku prigodu.

Bez obzira na tu svoju koncepcijsku umjerenost, RX se očekivano dobro snalazi na terenu, čemu svakako doprinose mala težina vozila, sveukupna agilnost i neagresivno razvijanje snage. Sve te karakteristike doprinose ukupnoj lakoći upravljanja i neopterećenom uživanju u umjerenom zahtjevnoj off-road vožnji, koja bi bila još ugodnija da je ovjes nešto mekše podešen, a mjenjač malo precizniji. Iako se iskusniji vozači s time ne bi složili, onaj nedostatak vršne snage i sirovih performansi koji smo primijetili kod supermoto verzije ovdje i nije toliko izražen, budući vožnja terenom sama po sebi traži sporiju vožnju i manje brzinske prospekte.

Osim toga, postupno razvijanje snage olakšat će posao manje vičnim ljubiteljima off-road vožnje, koji odvrtnju gasa na klizavoj ili prašnjavoj podlozi pristupaju s određenim strahom. Razloge za dodatnu opuštenost treba tražiti i u tome što motocikli krasi zavidna otpornost na oštećenja uzrokovana eventualnim

Jedina mehanička razlika između modela SX i RX odnosi se na kotače i gume



Već samim svojim dizajnom RX nagovještava da posjeduje primjerene terenske sposobnosti



padom. To nam možete vjerovati na riječ, budući smo tu tvrdnju dva puta iskušali u praksi.

Nakon što smo povrijeđena ponosa obrisali prašinu, pristupili smo sređivanju dojmova. Zadovoljni uzbuđenjima koje smo proživjeli mogli smo se zapitati što bi to još neki šesnaestogodišnjak ili stariji početnik mogao poželjeti. Za početak elektrostarter, a onda i praktičniju bočnu nožicu po mogućnosti opremljenu mikroprekidačem, a ne samo snažnom oprugom. Ne bi bilo zgrebga da SX i RX nude i nešto više udobnosti, no najveći bi problem na putu da vam jedna od ovih Aprilija

postane prvim pravim motociklom mogla biti istaknuta cijena.

Doduše, cifra od 34 tisuće kuna nudi dobar omjer uloženog i dobivenog, a osim toga se postavlja i pitanje kakve su vam doista opcije ako želite motocikl takvog tipa i sličnih performansi. Četverotaktna konkurencija možda jest osjetno jeftinija, ali istovremeno nije toliko uzbuđljiva, posebno ako govorimo o SX-u i RX-u u verziji s 22 i 29 KS, kakve smo i imali na testu. Ustvari, ako razmišljamo o četverotaktnim modelima koji bi mogli konkurirati ovakvim dvotaktnim 125-ticama, onda bismo

trebali uzeti u obzir samo modele dvostruko veće zapremine. No, tu ćemo naći samo netom predstavljene Yamahine modele WR 250 X i R, koji se mogu pohvaliti boljim performansama, ali i petnaestak tisuća kuna većom cijenom. SX i RX su se tako našli u nekoj zlatnoj sredini i zadovoljni proživljenim možemo konstatirati samo to da potencijalni kupci mogu biti itekako sretni što Aprilija toliko tvrdoglavo inzistira na korištenju dvotaktnih tehnologije. Što se nas tiče, možda se svijet u međuvremenu jako promijenio, no još uvijek nije loše imati šesnaest. ■

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
Pokretanje: nožno
Napajanje: rasplinjač promjera 28 mm
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 40 mm, hod 260 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 270 mm
Gume: prednja 110/70-17 (90/90-21 za RX), stražnja 150/60-17 (120/90-18 za RX)
Kočnice: naprijed disk promjera 260 mm i kočione čeljusti sa dva klipača, straga disk od 220 mm i kočione čeljusti s jednim klipačem
Dimenzije (u mm) i suha težina: duljina 2.165 (2.255 za RX), širina 850, visina sjedala 870 (925 za RX), osovinski razmak 1.480, težina 115 kg (116 kg za RX)
Deklarirano: snaga - 16 kW (22 KS); max. okr. moment 16 Nm pri 9.750 okr/min, (29 KS u potpuno otvorenoj verziji), max. brzina 120 km/h (115 km/h u blokiranoj verziji od 15 KS)

Spremnik goriva: 10 l

+ ciklistika, lakoća upravljanja, položaj vozača, dizajn, težina

- izostanak elektrostartera, bočna nožica, tvrdo sjedalo

	Tip agregata / Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS / okr/min)	Maks. okr. moment (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Gume (sprijeda / straga)	Hod ovjesa u mm (sprijeda / straga)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva	Cijena u kn
SUPERMOTO										
Aprilia SX 125	2T/124,8	22 (29)*	16-9.750	115	1.480	110/70-17 / 150/60-17	260/270	870	10	33.400
Husqvarna SM 125 S	2T/124,8	-	-	113,5	1.470	110/70-17 / 150/60-17	260/282	870	9,5	39.490
TM SMR 125	2T/123,5	28 KS	-	100	-	120/70-17 / 150/60-17	-	-	8,7	53.970
Yamaha WR 250 X	4T/250	31-10.000	24-8.000	128	1.425	110/70-17 / 140/70-17	270/265	895	7,6	50.690
ENDURO										
Aprilia RX 125	2T/124,8	22 (29)*	16-9.750	116	1.480	90/90-21 / 120/90-18	260/270	925	10	34.200
Husqvarna WRE 125	2T/124,8	-	-	103	1.465	90/90-21 / 140/80-18	300/320	980	9,5	39.490
TN EN 125	2T/123,5	-	-	104	1.470	90/90-21 / 120/90-18	-	960	8,7	48.993
Yamaha WR 250 R	4T/250	31-10.000	24-8.000	126	1.420	80/100-21 / 120/80-18	270/270	930	7,6	49.535

*u otvorenoj verziji