

EDELBIKE **Aprilia RS 250 VR46 Imola 1999 Replica**

GESCHICHTSTR

Dieses Zweitakt-Geschoss trägt Rennsport-Geschichte auf der Haut und im Herzen. Capirossi, Biaggi, Rossi: Die RS 250 war die Schulungsmaschine zahlreicher Rennfahrer-Legenden. 1999 trug sie Valentino Rossi zu seinem zweiten WM-Titel.

Text: Moritz Mäffert

Fotos: Friedemann Kirn, Tyson Jopson



ÄGER

Baujahr 1999

Leistung ca. 75 PS

Gewicht 164 kg



Um keine Verwirrung zu stiften, gleich vorweg: Nein, hier steht natürlich keine originale Werksmaschine aus Valentino Rossis wilden Lehrjahren in der 250er-Klasse. Hier steht eine (fast) originale Aprilia RS 250. Trotzdem, auch die kleine Straßen-Schwester der RSV 250 hatte eine Menge Temperament. Schon bei bloßem Anblick der Italo-Zweitakter kriecht einem förmlich der Geruch unverbrannten Benzin-Öl-Gemisches in die Nase, das der 249-Kubik-V-Twin mit seinem herrlich blecheren „Reng-Deng-Deng“ hinausbläst. Die RS 250 ist eine neurotische Drehorgel und zwingt den Schaltfuß regelmäßig zu Höchstleistungen. Erklärung: Die vollen 55 PS werden nur in einem winzigen Drehzahlbereich, dort aber katapult-artig freigesetzt. Der Fahrer muss also so dreh-

zahlgenau wie nur möglich schalten, um die maximale Leistung herauszuquetschen. Und nicht nur beim Gangwechsel ist Präzision gefragt, auch das messerscharfe Fahrverhalten der Italienerin muss gekonnt gebändigt werden: Wer sich normalerweise von der Motorbremse seines Viertakters in die Kurve hineinbremsen lässt, wird auf der Aprilia eine Schrecksekunde erleben – die aber nur einen Wimpernschlag lang anhält, denn ihr geringes Gewicht und die schmalen Reifen erlauben irrsinnig späte Einlenkmanöver. Leider verschwindet die RS 250 immer weiter von den Straßen. Die Euro-2-Regulationen setzten den Hochleistungs-Zweitaktern bereits 2004 ein endgültiges Ende. Wer heute noch eines der raren, gut erhaltenen Exemplare findet, der muss ein dickes Portemonnaie mitbringen.

Grün, Weiß, Rot: Diese drei Farben lassen jedes Italiener-Herz höher-schlagen



So weit für den bewanderten Zweitakt-Connaisseur natürlich nichts Neues. Was so besonders an dieser RS 250 ist? Dumme Frage, das sticht ja sofort ins Auge: Die Rede ist natürlich von der Verkleidung. Die ist eine exakte Nachbildung der exklusiven Imola-Sonderlackierung aus Valentino Rossis Saison 1999.

Rossis Karriere erlebte ab 1996 einen raketartigen Aufstieg: Er startete mit Aprilia in der 125er-Weltmeisterschaft, die er nach nur einem Lehrjahr in der Saison 1997 gewinnen konnte. Gleiches Spiel nach seinem Wechsel 1998 in die 250er-Klasse: Hier schrammte er bereits um eine Haaresbreite am Weltmeistertitel in seiner Rookie-Saison vorbei, musste sich lediglich dem legendären Loris Capirossi geschlagen geben. 1999 wurde das Absehbare dann zur Realität:

FORZA VALENTINO! FORZA APRILIA!

Vale dominierte die Saison, gewann neun von 16 Rennen und krönte sich ein zweites Mal zum Weltmeister. Dieses Jahr markierte Rossis letzte Saison in den Nachwuchsklassen und auf einer Aprilia, ab 2000 würde er auf einer Honda NSR 500 in der Königsklasse mitmischen. Das Rennen mit dieser Sonderlackierung, Imola 1999,



Mille? Tuono? Oder doch RS? Richtig gehört, alle aufgezählten Aprilia-Modelle dieser Zeit teilten sich das gleiche Dashboard



Keine Wünsche offen: Die 41-mm-Upside-down-Gabel war in Zug- und Druckstufe sowie in der Vorspannung einstellbar



Beachtliche Beißkraft: An der Front packen zwei Vierkolben-Festsättel von Brembo in die 239er-Scheiben



Superheld: „Valentinik“ war einer von Rossis zahlreichen Spitznamen



Gut versteckt: die Vorspannungs-Einstellschraube des umgelenkten Zentralfederbeins

Sport

Loris Reggiani überzeugte Aprilia-Boss Ivano Beggio, ihm beim Bau einer Rennmaschine für die 250er-Klasse zu helfen. Die anfängliche Bastelbude war schnell, aber unzuverlässig. Nach reichlich Entwicklung war das Motorrad ab 1992 konkurrenzfähig und gewann insgesamt neun Fahrer-WM-Titel. Die Aprilia dominierte mit hoch ausgefeilter Zweitakttechnik sowie ihrem aggressiven Charakter.

DOKTOR-SPIELZEUG

war übrigens ein eher unspektakuläres. Es war der elfte Grand Prix der Saison und Rossi hatte sich bereits eine komfortable Führung in der Fahrer-WM aufgebaut. Vale startete auf P3, konnte nach dem Start Olivier Jacque überholen. Er beendete das Rennen acht Sekunden hinter Loris Capirossi auf dem zweiten Platz, so viel dazu. Deutlich spannender als das Rennen: die Frage, wie der Spezial-Anstrich der Werks-Rennmaschine auf diese Straßenmaschine gekommen ist. Denn die hier aufgebockte RS 250 wurde in dieser Form nie von Aprilia auf den Markt gebracht.

Ihre ikonische Verkleidung bzw. das Dekor ist Marke Eigenbau – na ja, auch nicht so ganz. Die Idee für den Umbau stammt von Hannes Friedrich aus Walzbachtal. Der Fahrzeughändler ist glühender Rossi-Verfechter und hatte zu den Viertelliter-Rennern aus Noale schon immer eine besondere emotionale Verbindung. Mit 16 Jahren blieb ihm der Traum einer RS 125 verwehrt, er musste Roller fahren. Drei Jahre später kaufte er sich mit 19 seine erste Aprilia RS 250 – die Begeisterung bleibt bis heute.

Selbst gebaute Rennikone

Besonders für die komplexe Lackierung braucht es einen absoluten Fachmann. Friedrichs Bekannter hat sich auf historische Rennlackierungen wie diese spezialisiert, nimmt nur selten Aufträge an und auch nicht von jedem. Eine Internetpräsenz hat er nicht, dafür aber offensichtlich eine Menge Know-how: Alle Sticker sind detail- und farbgetreu, positionsgenau unter Klarlack aufgetragen. Die gesamte Optik strahlt vor Feinheiten. „Ein anderer würde das so gar nicht hinbekommen“, versichert Friedrich. Ihn begeistert der „Wendejacken-Look“ der Trikolore, da er aus der Masse heraussticht. Kaum ein Motorrad verkörpert für ihn den Renn-Spirit der 90er-Jahre wie die Aprilia RS 250. Optik und Maschine passen zusammen wie die Faust aufs Auge. Ein echter Hingucker ist auch der seltene Arrow „Challenge“-Sportauspuff, welcher zusammen mit einem Motor-Tuningkit von MuS-Förster verbaut wurde. Im Kit enthalten: ein bearbeitetes Kurbelgehäuse, ein modifizierter Luftfilter, andere Auslassschieber und zwei speziell angefertigte Zylinderköpfe. Kombiniert mit einer angepassten Vergaserbedüsung macht das summa summa-rum 20 PS mehr Leistung. Somit werden aus den ursprünglichen 55 gleich mal stattliche 75 Pferde. Alles andere wie die Blinker und die Spiegel wollte Friedrich weitestgehend unberührt und im Originalzustand belassen. Sollte sich bei jemandem der Kaufreiz regen, gibt es eine schlechte und eine gute Nachricht. Die schlechte: Das hier gezeigte Exemplar ist bereits in festen Händen. Die gute: Friedrich hat in der Zwischenzeit eine zweite aufgebaut, und die ist noch zu haben ... ■



Besonders das Fahrwerk der RSV 250 war für den Doktor zunächst gewöhnungsbedürftig, vor Regenrennen graute es ihm bis zuletzt

Motor & Fahrwerk

Im Herzen der Aprilia feuert eine leicht angepasste Version des Motors der Suzuki RGV 250. Die RS 250 wurde dank edlerer Ausstattung, insbesondere seit 1998, als sie viele Teile von der RSV Mille übernahm, noch ansprechender. Die Bremsen sowie die Gabel und das Federbein haben signifikante Upgrades erhalten. Ansprechend und einzigartig für ihre Klasse war auch die Hinterradschwinge aus Aluminium und Magnesium.

Wie aus dem Gesicht
geschnitten: Nur für
die große 46 an der
Frontmaske gibt es
leider keinen Platz



→ Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau-Steckbrief und ein paar Schnappschüsse an edelbike@ps-online.de. Wir setzen das Bike dann in unserem Fotostudio perfekt in Szene.