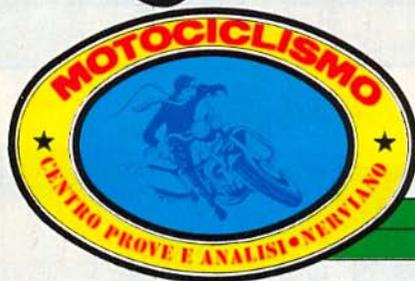




Raffinatezze agonistiche per



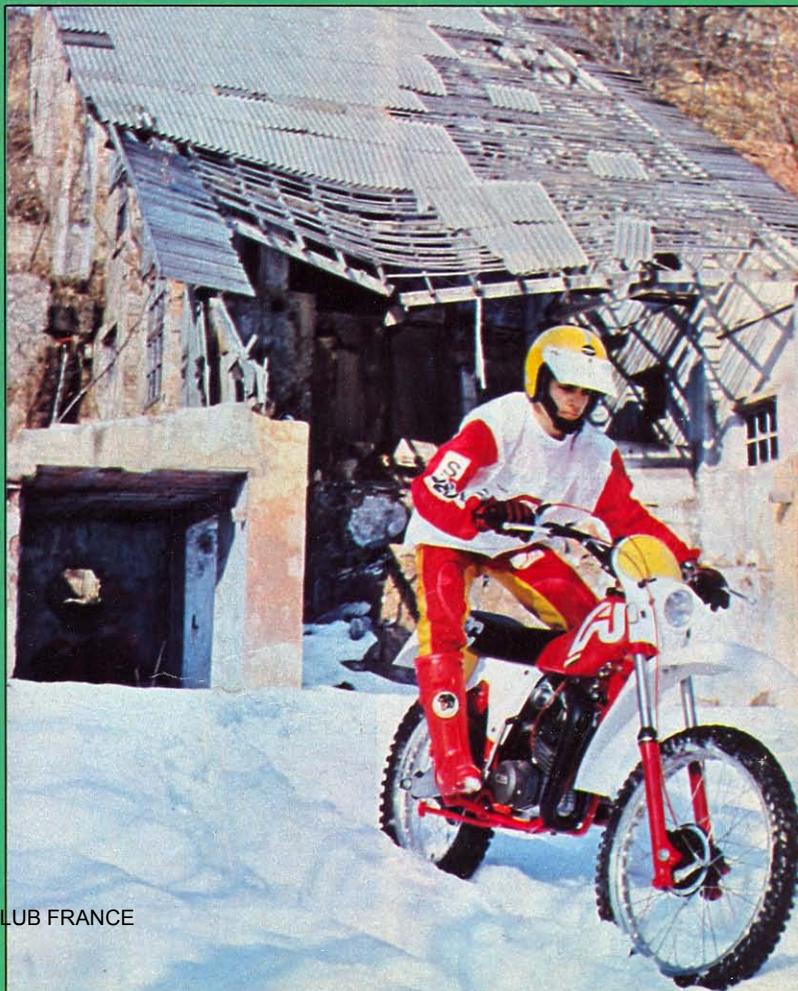
SQUADRA REGOLARITA CLUB FRANCE

APRILIA RC SPECIAL 50

Nata per piacere ai giovanissimi, riproduce fin nei minimi particolari le affermate consorelle da regolarità e da cross di 125 e 250. Elevato il prezzo d'acquisto, 1.128.000 lire, ma giustificato per l'eccezionale livello tecnico di accessori e componenti, come il forcellone in lega. E' ideale per chi desidera impraticarsi dell'attività fuoristradistica.

di Enrico Goglio

Accanto al titolo, il caratteristico serbatoio tipo cross competizione di cui è dotata l'Aprilia RC 50: è molto robusto e funzionale, con l'iniziale del marchio di fabbrica che spicca aggressivamente sulle fiancate. Nelle altre foto, due diverse situazioni della nostra prova in cui, risalendo il corso di un torrentello, abbiamo scoperto anche una miniera abbandonata.



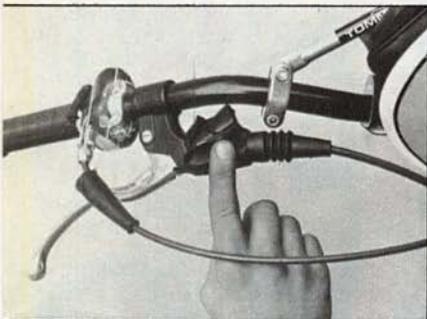
SQUADRA REGOLARITA CLUB FRANCE

APRILIA RC 50

Un attimo di sosta durante le nostre prove: il guidatore ne approfitta per rimirare l'attraente motoleggera. L'Aprilia RC 50, nata nel 1979, vanta un'illustre ed affermata discendenza: la 125-250 da cross che ha conquistato non pochi allori per la casa veneta.



Nella vista dall'alto si nota l'ottimo raccordo tra sella e serbatoio, il lieve disassamento tra le pedane che tuttavia in pratica non si avverte e la parte terminale del complesso di scarico che, pur non intralciando la guida, appesantisce leggermente la linea. Ben evidenziata anche la protettività dei parafanghi anteriore e posteriore. Qualche dimensione (in mm): lunghezza 1990; interasse 1320; altezza e larghezza manubrio 1130 e 850; altezza sella 880; altezza pedane 390; altezza min. da terra 340. Il peso è di 75 kg in ordine di marcia.



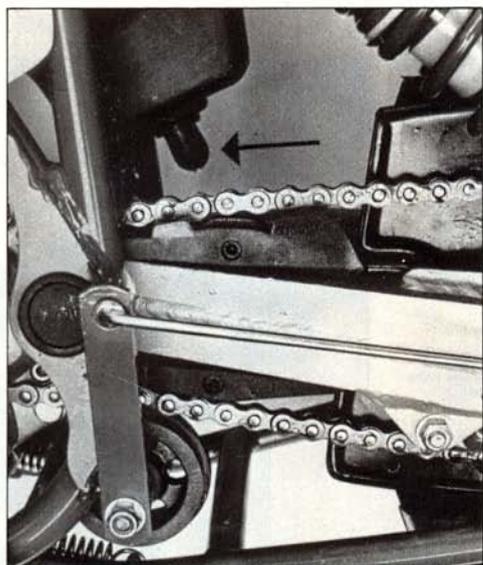
Di ottima fattura il manubrio e i comandi della Tommaselli, con la barra di irrigidimento imbullonata anziché scaldata in modo da poterla sostituire facilmente in caso di piegatura. Il comando del gas è rapido e consente comodamente la sostituzione del cavo. Pratici i soffietti di gomma.

SQUADRA REGOLARITA CLUB FRANCE





Il canotto di sterzo ruota su rulli conici mentre le robuste piastre della forcella sono configurate in modo tale da ridurre a valori minimi l'avanzamento degli steli: sono due soluzioni tipicamente corsaiole. La dotazione di ferri e il manualetto (che riguarda solo il motore) sono racchiusi in una borsetta fissata al manubrio, che non impaccia la guida ma che è soggetta a sporcarsi per la sistemazione poco felice dello sfiato del serbatoio.



Una finezza

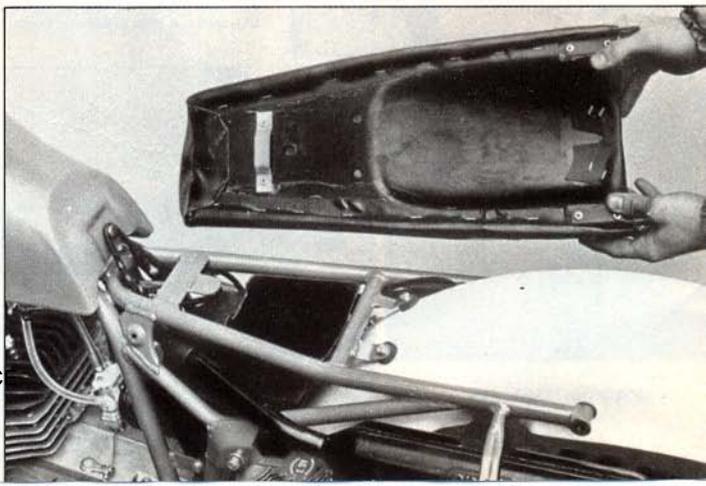
La vite di fissaggio del fanalino posteriore viene mantenuta in tensione da una molla per evitarne l'allentamento a causa delle vibrazioni.

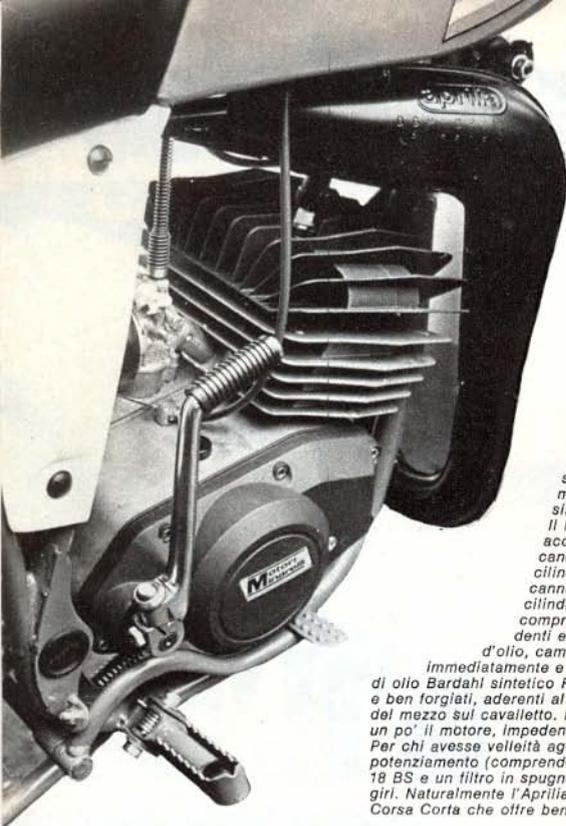


Nell'ampia cassetta di aspirazione c'è solo la presa d'aria perché il motore tipo codice come quello che appare nelle nostre foto ha il filtro accanto al carburatore. Tuttavia la cassetta stessa è predisposta per ospitare un filtro in spugna.

potenziamento del motore per la partecipazione a gare; notare nel particolare il tubetto di spurgo sul fondo per scaricare le eventuali impurità. In evidenza anche la rotella e i pattini per migliorare le condizioni di lavoro della catena.

SQUADRA REGOLARITA CLUB FRANCO



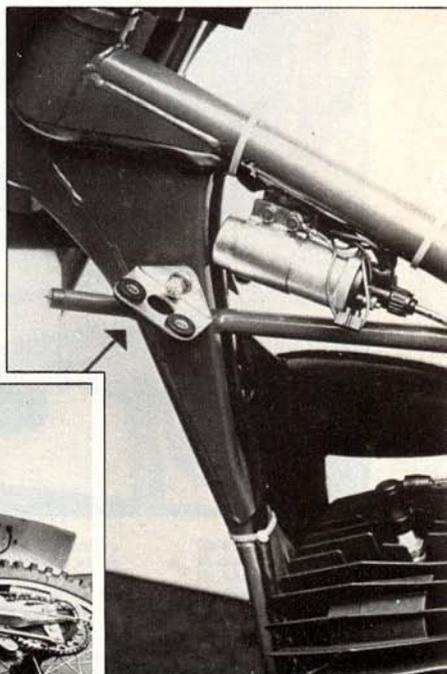


Il motore Minarelli P6 Normale è perfettamente alloggiato nella culla del telaio e il complesso di scarico non intralcia minimamente la guida sia seduta che in piedi. Il P6 Normale è dotato di accensione elettronica Dansi e candela Bosch W 175 T 2; ha il cilindro in ghisa (a richiesta con canna cromata) dotato di due travasi, cilindrata esatta 49,6 cc (38,8 x 42 mm), compressione 13,5, trasmissione primaria a denti elicoidali, frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a sei rapporti tipo regolarità. Parte immediatamente e può funzionare anche con miscela al 2% di olio Bardahl sintetico RMC. I comandi a pedale sono robusti e ben forgiati, aderenti al profilo della moto. Ottima la bilanciatura del mozzo sul cavalletto. Il carburatore Dellorto SHA 14-12 soffoca un po' il motore, impedendogli di superare i limiti velocistici del codice. Per chi avesse velleità agonistiche è disponibile un gruppo di potenziamento (comprendente tra l'altro un carburatore Dellorto PHBG 18 BS e un filtro in spugna) che permette di ottenere 6 CV a 10.500 giri. Naturalmente l'Aprilia RC può montare anche il Minarelli P6 Corsa Corta che offre ben 12 CV a 11.000 giri.



Nella classica vista a nudo si nota la robusta struttura del telaio monoculla-sdoppiantesi davanti allo scarico e realizzato in tubi Columbus al cromo-molibdeno da 35-22-20 mm di diametro e 2-1,5 mm di spessore. Eccezionalmente irrobustita la zona del canotto di sterzo (inclinazione 29°, avancorsa di 125 mm). Il serbatoio, stilisticamente di chiara impronta yankee, è in polietilene stampato e centrifugato durante la fusione per aumentarne la compattezza delle pareti: tiene 6,5 litri più uno di riserva. È conformato in modo da facilitare la guida avanzata senza tuttavia sacrificarne la capacità; viene fissato anteriormente mediante stiffe metalliche, dadi e guarnizioni elastiche.

In evidenza, nella vista di sotto, il telaio monoculla sdoppiantesi sopra l'uscita del tubo di scarico e il cavalletto robusto e stabile.

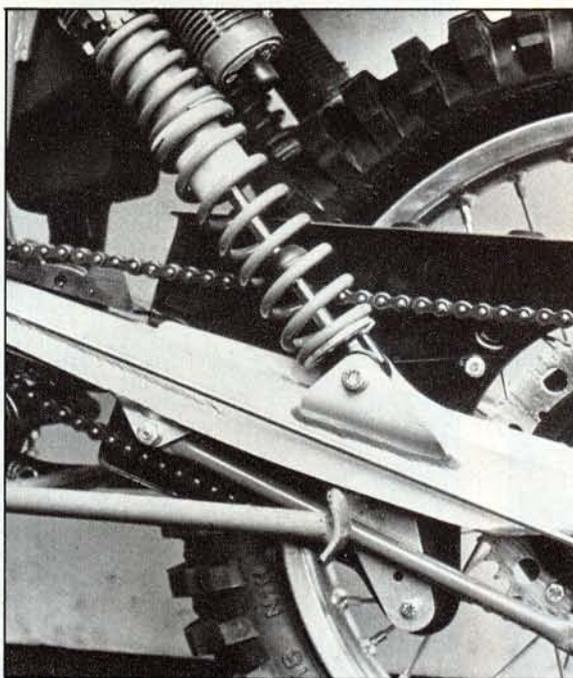
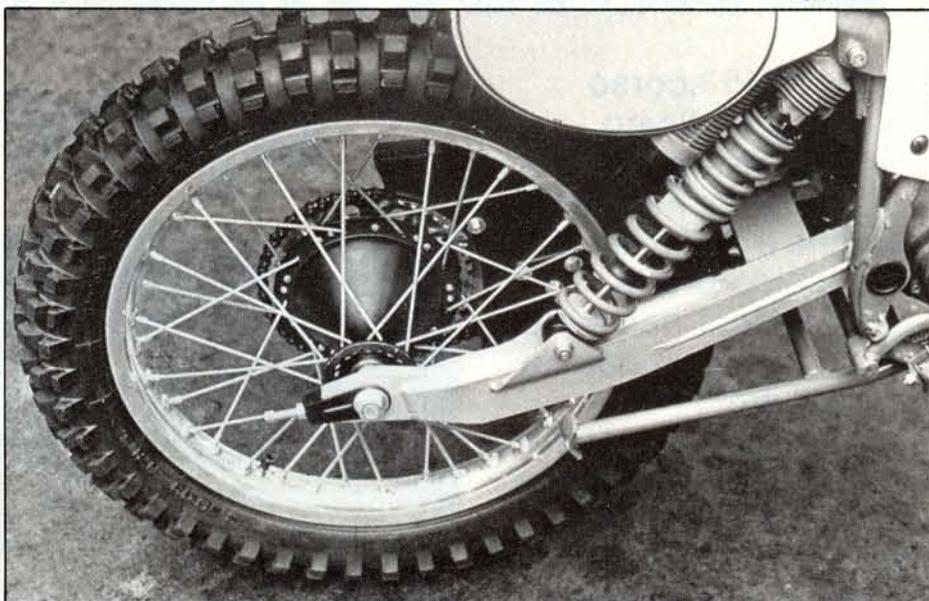


SQUADRA REGOLARITÀ CLUB APRILIA

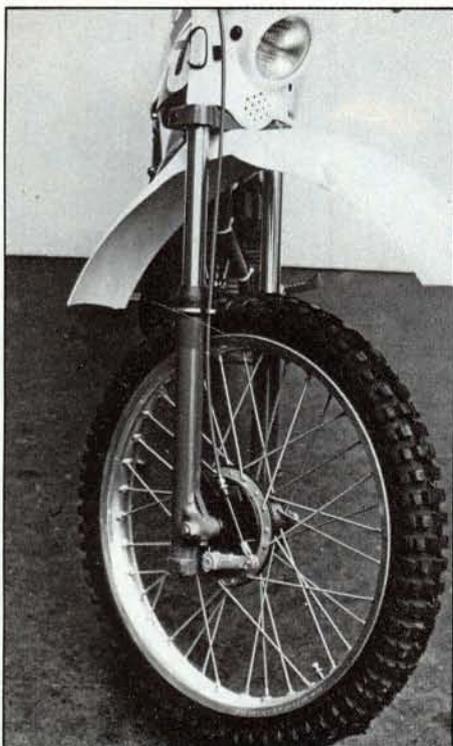
APRILIA RC 50



Robusti e ben fatti gli attacchi del motore e i fazzoletti di rinforzo in prossimità del perno del forcellone. La seghettatura delle pedane consente un'ottima presa anche con le calzature sporche di fango.



Il pezzo forte dell'Aprilia 50 è questo magnifico forcellone in lega, rigido eppure leggero: presenta una conformazione leggermente « a banana », per diminuire l'altezza da terra della sella. Non da meno sono i Marzocchi AG 3 a doppia molla regolabili su cinque posizioni: con 130 mm di corsa assicurano 240 mm di escursione utile alla ruota. Il retrotreno risulta, con questo eccezionale binomio, più rigido e più preciso sul veloce. Il forcellone nudo viene a costare da solo 126.000 lire. La catena scorre sicura tra guide, slitte e crune che l'accompagnano per tutto il percorso e che le impediscono praticamente di scendere o di saltare; anche al retrotreno, mozzo-freno conico Grimeca da 125 mm (con lunga asta di ancoraggio al forcellone), cerchio Akront bollino verde e Pirelli MT 19 regolarità, nella misura 3.50-18.



All'avantreno spicca un'esclusiva forcella a perno avanzato con steli da 32 mm realizzata su disegno dell'Aprilia dalla Spisni e Franzoni di Bologna. Offre un'escursione utile di 220 mm. Altri componenti di pregio, il mozzo-freno conico Grimeca da 125 mm con flangia rinforzata, il cerchio Akront bollino verde e il pneumatico Pirelli MT 19 regolarità da 2.50-21. Forse un po' troppo esposta agli urti la leva del freno anteriore.

Quanto costano i ricambi

Ecco i prezzi di vendita al pubblico, IVA compresa, delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: • corona L. 5.950 • pistone L. 10.830 • cilindro completo di pistone L. 55.860 • pedale freno L. 5.250 • leva cambio L. 9.000 • forcella L. 103.500 • ammortizzatore L. 36.000 • cerchio ant. L. 29.000 • cerchio post. L. 29.000 • ceppi freni

L. 4.200 • portafaro L. 9.150 • manubrio nudo L. 11.250 • leva frizione L. 5.475 • leva freno L. 5.475 • comando gas L. 7.100 • cavo frizione L. 450 • cavo freno ant. L. 450 • cavo gas L. 350 • sella L. 24.000 • parafrangente ant. L. 8.250 • parafrangente post. L. 18.750 • tendicateni L. 1.450 • catena L. 5.100 • pignone L. 1.825.