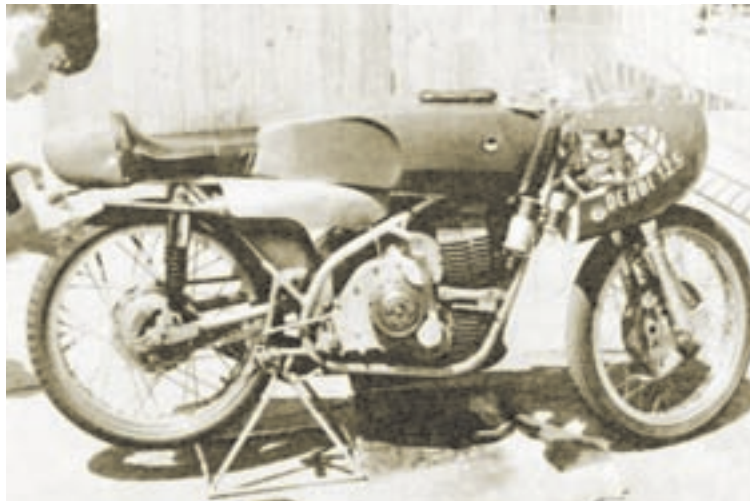


PIŠE: MIRO BARIĆ

Velika povijest najmanje klase

U motociklističkom sportu klasa do 125 cm je bez svake sumnje jedna od najzanimljivijih i najdinamičnijih. No, ne samo to, to je i najstarija klasa koja se neprekidno odvija u sklopu GP prvenstva od daleke 1949. godine. Dakle, 58 godina kontinuiranog razvoja često nepravedno nazvane "najslabije klase"

Tarquinio Provini prvak svijeta na Mondialu 125



Martinezov Derbi 125, jednocilindrični vodom hlađeni motor sa 6 stupnjeva prijenosa

Te daleke 1949. godine prvi pobjednički motocikl bio je Mondial 125 - četverotaktni jednocilindrični motor s dvije bregaste osovine i dva ventila u glavi motora. Tek 12 KS bilo je dovoljno da se Nello Pagani po prvi puta upiše u dugu listu svjetskih prvaka

Prvi GP motocikl u klasi 125 ccm iz 1949. godine koji je osvojio prvenstvo svijeta s Nello Paganijem. Mondial, 4-T jednocilindrični zrakom hlađeni motor od 12 KS

klase 125 ccm. Tri godine za redom Mondial je osvojio svjetsko prvenstvo - nakon Paganija to 1950. godine čini Bruno Ruffo, te 1951. Carlo Ubbiali, sve redom Talijani. Godine 1952. njihovu tradiciju prekida Englez Cecil Stanford na MV Augusti 125, također jednocilindričnom četverotaktnom motoru s dvije bregaste osovine u glavi i četiri stupnja prijenosa.

Nijemci i Austrijanci preuzimaju potom "kormilo" 1954. i 1955. godine: Werner Haas i Ruper Hollaus osvajaju svjetsko prvenstvo

u toj klasi na motociklima N.S.U. Rennfox. Od 1950. do 1960. na tronu se ponovno izmjenjuju Talijani. Među njima su i poznati šampioni Provini i Ubbiali, koji pet puta postaje svjetskim prvakom na motociklu MV Agusta, a taj će uspješan niz potrajati sve do šezdesetih.

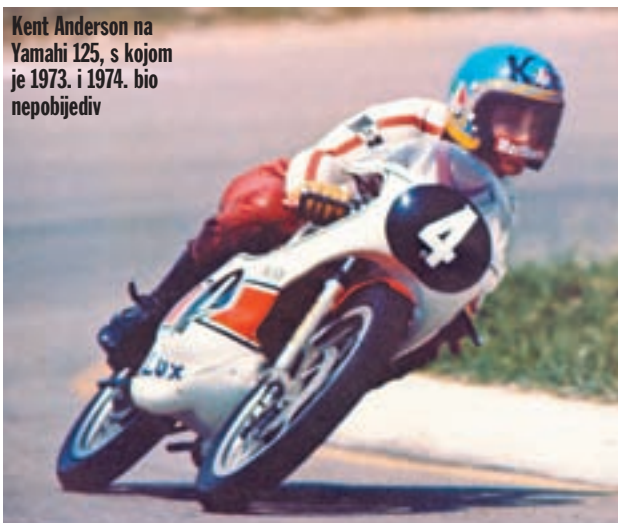
MV Agusta predvodi druge talijanske tvrtke sa također sjajnim modelima poput dvocilindrične Gilere, Ducatija i Morinia. No, šezdesetih dolazi do invazije japanskih motora, novokonstruiranih, odlično pripremljenih i na visokoj tehničko-organi-

Derbi, španjolska tvrtka poznata po sjajnim natjecateljskim motociklima male zapremine. Gore je dvocilindrični motor od 125ccm sa dvije radilice, roto diskovima i mjenjačem od čak 8 brzina iz 1968

zacijskoj razini. Činilo se tada da će višecilindrični motori zauvijek "pokopati" jednocilindraše. Tu se naročito ističe Honda, koja svojim četverocilindričnim i peterocilindričnim četverotaktnim agregatima od 125 ccm dominira svjetskom scenom do sredine desetljeća. Godine 1961. Robb Phillis postaje svjetskim prvakom, a zatim to polazi za rukom Švicarcu



Kent Anderson na Yamahi 125, s kojom je 1973. i 1974. bio nepobijediv





Carlo Ubbiali, peterostruki svjetski prvak u klasi 125 ccm, od toga četiri puta na MV Agusti



Werner Haas 1953. postiže svjetsku slavu zahvaljujući odličnom motociklu NSU Rennfox. On je prvi Nijemac koji postaje svjetski prvak u ovoj klasi



Bill Ivy, legendarni britanski pilot, 1967. postaje svjetskim prvakom u klasi 125ccm na četverocilindričnoj dvotaktnoj Yamahi



čovjekom klase 125 na Yamahi. Taj će uspjeh 1973. i 1974. ponoviti Šveđanin Kent Anderson, na dvo-cilindričnom agregatu, i to je privremeni kraj dominacije japanskih motocikala na prvenstvu svijeta.

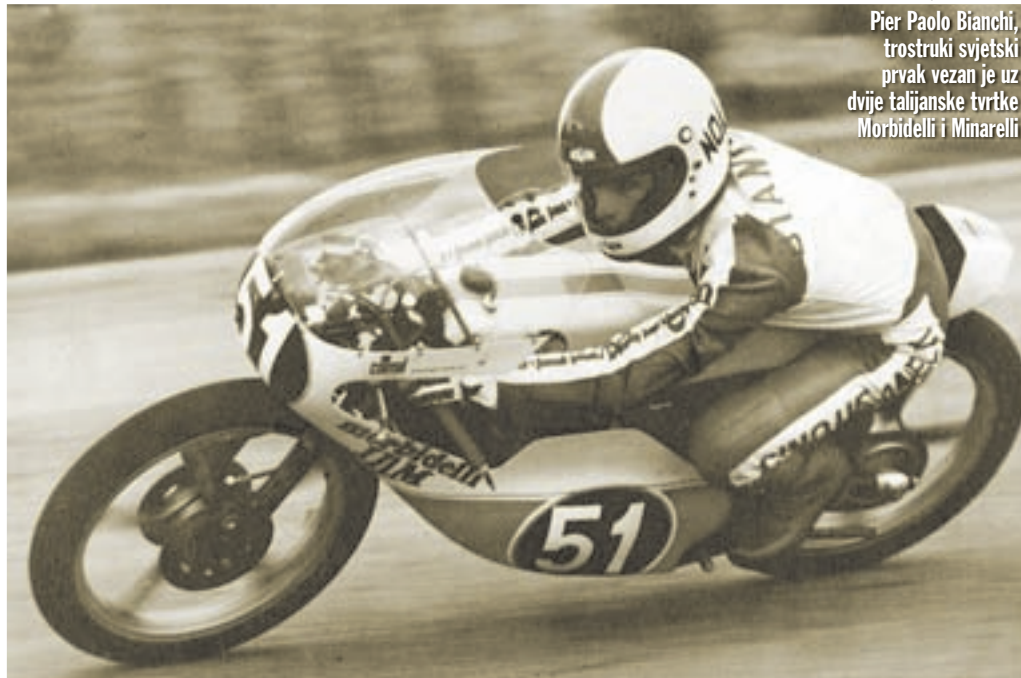


Švicarac Luigi Taveri je tri puta obranio naslov svjetskog šampiona na motociklima Honda

Luigiu Taveriu na istoj marki 1962. godine. Taveri potvrđuje svoj uspjeh 1964. i 1966., te tako postaje trostruki svjetski šampion. Godine 1963. i 1965. rival mu je Novozelčanin Hugh Anderson na dvotaktnom Suzukiju, koji postaje prvakom na drugoj japanskoj marki uključenoj u borbi za prevlast u klasi 125 ccm.

Tu počinje era dominacije dvotaktnih motora, kojoj u drugoj polovici šezdesetih pridonose i Yamaha i Kawasaki. Sve do početka sedamdesetih japanski će motocikli imati prevlast nad ostalima. Tako će 1967. prvak svijeta postati Britanc Bill Ivy, a 1968. njegov sunarodnjak Phill Read na odličnoj Yamahi sa četverocilindričnim dvotaktnim agregatom. Titulu im 1969. oduzima Dave Simmonds na Kawasakiju, a 1970. Nijemac Dieter Braun postaje prvim

Trebat će 15 godina da se oni vrate u klasu 125, jer je početkom sedamdesetih započela nova era. Nju je započeo mladi Španjolac Angel Nieto postigavši dvostruki uspjeh 1971. i 1972. godine na Derbiju. On će još pet puta osvajati titulu prvaka u klasi 125 ccm i to redom 1979., 1981., 1982., 1983. i 1984. godine. I talijanska se moto industrija ponovno budi, te su Gilberto Parlotti i Paolo Pileri novi konkurenti na vrlo dobrom i brzom Morbidelliju, a tu su i Otello Buscherini na Malancai i Eugenio Lazzarni na Piovaticciju. Godine 1975. svjetsku slavu stječe Paolo Pileri, dok dvije sljedeće godine, također na Morbidelliju, to uspijeva Pier Paolo Bianchiju kao izuzetno kvalitetnom i agresivnom pilotu. Parlotti i Buscherini na žalost stradavaju, oslobodivši tako 1978. godine mjesto prvaka Eugeniu Lazzariniju, koji je jurio na MBA.



Pier Paolo Bianchi, trostruki svjetski prvak vezan je uz dvije talijanske tvrtke Morbidelli i Minarelli



PRAZNA STRANICA



Manuel Poggiali
briljirao je na Gileri
2001. godine



Najuspješniji pilot klase 125 svih vremena je Španjolac Angel Nieto. Sedam puta je osvajao titulu svjetskog šampiona na motociklima Derbi, Minarelli i Garelli

Cadalora, , također na Garelliju, no slavije Talijana ponovo prekida španjolska kombinacija koju ovaj put čine Jorge Martinez i njegov Derbi.

Godine 1998., prvi put nakon 1969., dolazi do drastične promjene pravila, tako da su višecilindrični agregati, koji su prvo bili limitirani na dvocilindrične, devalvirali u jednocilindraše s dvotaktnim principom rada. Ovdje započinje zadnja faza u razvoju dvotaktnih motora od 125ccm . Vrlo dobar Gianola ne uspijeva doseći titulu šampiona, tako da to 1989. polazi za rukom Španjolcu Crivilleu. Devedesete su godine obilježene stalnom borbom Japanaca i Talijana, odnosno Honda i Aprilije. 1990. i 1991. pobjedničkim će se vijencem okriti Loris Capirossi, kojeg i danas gledamo na pistama diljem svijeta. Godine 1992. na njegovo mjesto stat će sunarodnjak Gramigni, da bi se 1993. Raudies upisao u listu prvaka. Odjednom se pojavilo nekoliko sjajnih Japanaca poput Sakate, Uede ili Aokia. Sakata će postati svjetskim prvakom dva puta : 1994. i 1998. godine, i to na iznenađenje svih vozeći Apriliju. Nakon njega će dvostrukim šampionom 1995. i 1996. godine postati Japanac Aoki.

Naredne godine na scenu klase 125 ccm u velikom stilu dolazi

znani nam Valentino Rossi, ambiciozni i talentirani mladić koji će se "preseliti" u više klase. Japancima i Talijanima će 1999. račune pomrsiti još jedan Španjolac, Alzamora, na Hondi, dok će milenij kao šampion završiti Talijan Locatelli na Apriliji. Da klasa 125 s pravom nosi atribut najborbenije klase u kojoj su svi natjecatelji podjednaki dokazuje naredna sezona, 2001., u kojoj tek osamnaestogodišnji mladić iz San Marina, Manuel Poggiali uspijeva doći do trijumfa na Gileri, da bi sljedeće sezone 2002. iznenadio Francuz Arnoud Vincent na Apriliji. Godine 2003. ta će titula pripasti još jednom mladom Španjolcu, Danielu Pedrosi, da bi zatim od 2004. do 2006. svjetskim prvacima postali redom Dovizioso, Luthi i Bautista.

Ispada tako da je posljednjih desetak godina ova klasa rezervirana za debitante i vrlo mlade natjecatelje, kojima je to odskočna daska u karijeri. U dugoj 58-godišnjoj povijesti klase u tehničkom smislu ona bi se mogla podijeliti u četiri razdoblja. Prvo je od 1949. do 1960., kada dominiraju četverotaktni jednocilindrični motori. Najambicioznije je drugo razdoblje do 1970. godine, u kojem je primjetna ekspanzija tehničkih inovacija i podjednako briljiraju dvotaktni i četverotaktni višecilindrični motori. Trećim razdobljem od 1971. do 1988. dominiraju dvocilindrični dvotaktni bolidi, a posljednje razdoblje pripada dvo-



Klasa 125 danas je klasa vrlo mladih vozača od 17 do 20 godina. Na manjoj slici vidimo dva Nieta, Alfonsa i Angela. Nema sumnje da su geni prenosivi taktičkim jednocilindrašima. Svaka era ima svoje junake, šampione, nesretnike i inženjere koje je teško nabrojiti. Spominjali smo uglavnom prvake, one drugo i treće plasirane nismo, a ovi prvi bez ovih drugih to ne bi bili. Još smo manje spominjali one koji su noćima bdjeli uz crtače daske i računala. Da ne spominjemo one u radionicama i šatorima na trkalištima diljem svijeta, koji su dali sve od sebe kako bi šampioni postali to što jesu. ■

P.P. Bianchi 1980. osvaja svoju treću titulu i tada započinje spomenuta dominacija A. Nieto sve do 1985. godine. Nieto je Derbi zamijenio Minarellijem, a zatim Garellijem. Istim će motociklom Fausto Gresini nastaviti pobjede koje će rezultirati dvjema šampionskim titulama, 1985. i 1987. godine. Godine 1986. svjetskim prvakom postaje slavni Luca



Valentino Rossi započeo je svoju sjajnu karijeru kao i mnogi drugi na Apriliji 125 i postao svjetskim prvakom 1997. godine



Loris Capirossi dvostruki je prvak svijeta na Hondi u klasi 125ccm 1990. i 1991. godine



Posljednji dvocilindrični dvotaktni motor sa roto-diskovima i 6 stupnjeva prijenosa u seriji od tri sjajne talijanske tvrtke iz 70-tih i 80-tih godina. Morbidelli, Minarelli i Garelli vrlo slični i uspješni, sa oko 47 KS pri visokih 14.500 o/min dostizali su brzinu od 245 km/h