

TEST

AUFGEDONNERT

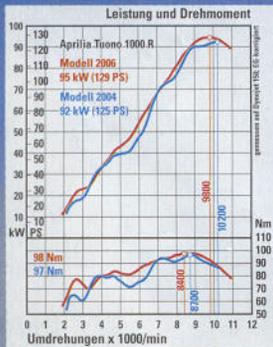


APRILIA TUONO 1000 R

Die Tuono (=„Donner“) kommt 2006 gründlich verjüngt und im neuen Outfit zu den Händlern. Ist alles nur Glitzerschmuck und Schminke, oder verbergen sich hinter dem neuen Gesicht auch mehr Power, Leichtfüßigkeit und Schliff?

Text: Volkmar Jacob; Fotos: Aprilia





Anders als das Leistungsdiagramm vermuten lässt, fühlt sich die neue Tuono bei niederen Drehzahlen mau an und legt erst bei höheren Drehzahlen so richtig los. Modell 2004 weist deutlich größere Leistungsschwankungen auf.



▶ Glühende Performance und übertroffene Erwartungen verspricht der Presse-Text, von Einzigartigkeit, Unbesiegbareit und konkurrenzloser Darbietung ist gar die Rede, Superlative noch und nöcher. Schiere italienische Schwärmerei oder berechnete Euphorie?

Die Eckdaten – 133 PS und 102 Nm gibt der Hersteller an – beeindrucken fraglos. Die neue Tuono ist eine der stärksten Nackten überhaupt, versammelt nun acht Hengste mehr als ihre Vorgängerin, ohne beim Drehmoment einzuknicken: Auch hier hat sie einen Zähler zugelegt. Für dieses Mehr betrieb Aprilia hohen technischen Aufwand: Die Tuono basiert auf der jüngsten Ausbaustufe des 2003 grundlegend renovierten und seither stetig verbesserten Supersportlers RSV 1000 R (kurz: Mille).

Gleichwohl kam Aprilia bei der Motorcharakteristik der Tuono dem Wunsch nach, möglichst viel Power bei niedrigen und mittleren Drehzahlen zur Verfügung zu haben. Das neue Mapping des Motormanagements, also Einspritzmengen und Zündzeitpunkte, arbeitet dem zu. Es macht außerdem jenes System überflüssig, das in der Mille-Airbox den Querschnitt des Ram-Air-Kanals variiert, um das Ansprechverhalten des Motors zu verbessern. Zudem schnorchelt der Donner-Twin seinen frischen Sauerstoff nun durch 25 Millimeter höhere Ansaugtrichter, und die beiden Endschalldämpfer der Auspuffanlage erhielten längere Innenrohre. Zu monieren gibt's die nach wie vor schwergängige Kupplung, und auch die viel zu lange Gesamtübersetzung bleibt dem aktuellen Modell erhalten. Zu guter Letzt und prima fürs grüne Gewissen: Die 2006er-Tuono blubbert nach strenger Euro-3-Norm.

Sie tut dies angenehm sanft, kein Vergleich zur in diesem Punkt eher grobschlächtigen Vorgängerin. Allerdings liebt auch die Neue keine tiefen Drehzahlen. Unter 2000/min ruckelt die Signorina leicht, und die nicht 100-prozentig geschmeidige Gasannahme ist ihr geblieben – dennoch optimierte Aprilia den Twin in dieser Hinsicht spürbar. Die Leistungsentfaltung des V2 gibt derweil Rätsel auf: Vermittelten drei unterschiedliche, vor einigen Wochen vom Autor auf der Präsentation gefahrene Tuonos noch schwungvolle Dynamik im unteren Drehzahlbereich, so verhält sich das aktuelle Testmotorrad in dieser Disziplin deutlich weniger energiegeladen. Erst bei höheren Drehzahlen ist der Leistungsschub spürbar, den man sich von einer Tausender wünscht. Seltsamerweise

- 1 Attraktives neues Design und Supersport-Gene: Die 2006er-Tuono begeistert.
- 2 Das reichhaltige Cockpit mit mittig platziertem Drehzahlmesser entstammt der Pegaso.
- 3 Komfortables, etwas billig wirkendes Federbein ohne Druckstufen-Einstellung.
- 4 Optisches Glanzstück der neuen Tuono: ratten-scharfes Heck mit Dioden-Rücklicht.
- 5 Höllenbiss: radial verschraubte Brembos mit Einzelbelägen.

verläuft die Kurve im Leistungsdiagramm im Gegensatz zum Fahreindruck sehr linear. Weil die Tuono erst knapp vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe getestet wurde, konnte PS Aprilia hierzu noch nicht näher befragen. Spätestens zum großen Vergleichstest in einem der folgenden Hefte wird der Hersteller jedoch Stellung genommen haben.

Klarheit ohne Rückfragen herrscht unterdessen bei der Sitzposition: Nach wie vor ist es schlicht genial, wie der hohe, breite Lenker die Hände des Piloten platziert und ihm in seiner aufrechten Haltung jenes einmalige Gefühl beschert, das Bike stets kontrollieren und nach Belieben durch die Biegungen scheuchen zu können. Der enge Kniewinkel ist zwar nicht sehr bequem, unterstreicht aber die sportliche Auslegung des Naked Bikes.

Auch die Reifen unterstützen eine sportive Gangart. Die Dunlop D 208 RR harmonieren prima mit der Tuono, speziell Grip und Einlenkverhalten gefallen. Artig winkelt die Italienerin ab, hält dazu prima die Spur und durchheilt unbeirrt jegliches Geschlängel. Lediglich in langsamen Kurven, beispielsweise in Kehren, untersteuert die Tuono etwas und schiebt nach außen. Ein Tribut an die supersportliche Dimension des Hinterrads: 6-Zoll-Felgen und 190er-Schläppen sind auf der Rennstrecke besser aufgehoben.

Die superben Bremsen würden selbst dort brillieren. Mit radial verschraubten Sätteln, die jeweils vier Einzelbeläge beherbergen, verzögert die Tuono so brachial, dass es einem fast die Schultern auskugelt. Beim heftigen Ankeren mit beiden Bremsen gleichzeitig tänzelt das Heck fein über den Asphalt – Freunde gepflegter Bremsdrifts finden in der Tuono eine willige Gespielin.

Der Gabel können derartige Gewaltbremsungen derweil nichts anhaben. Herkulisch stemmt sie sich gegen die auftretenden Kräfte und verfügt noch über genügend Restfederweg, um Unebenheiten wirkungsvoll wegzufiltern. Das Federbein arbeitet im Vergleich dazu etwas softer; neuerdings muss es ohne Druckstufeneinstellung auskommen.

Ein Wort noch zu Aprilias finanzieller Situation: Seit Piaggio vor einem Jahr die norditalienische Firma übernommen hat, steht sie wieder auf soliden Beinen. Bis 2008 sollen 100 Millionen Euro nach Noale fließen. Neben der Tuono sind elf weitere Modelle mit unterschiedlichen Motorkonzepten geplant. Auch das ist eine Performance, die den Ruhm der Marke sicher wieder glühen lassen wird. ◀

FAZIT: Aprilia ist es gelungen, den Charakter der Tuono trotz umfangreicher Modifikationen zu bewahren. Das Rätsel um die sehr verschiedene Leistungsentfaltung mehrerer Motorräder verwirrt allerdings. Die nackte Sportlerin gibt's zum fairen Preis – sie kostet nur 300 Euro mehr als die alte, und dafür bietet sie mehr als nur Oberflächenkosmetik.



DATEN		APRILIA TUONO 1000 R
MOTOR		
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-V/2	
Leistung*	98 kW (133 PS) bei 9500/min	
Drehmoment*	102 Nm bei 8750/min	
Bohrung/Hub	97,0/67,5 mm	
Hubraum	998 cm ³	
Verdichtung	11,8:1	
Ventile pro Zylinder	4	
Abgasreinigung	G-Kat	
GEMISCHBILDUNG		
Bauart	Zünd-/Einspritzanlage	
Ø Drosselklappe	57 mm	
KRAFT-ÜBERTRAGUNG		
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch	
Sekundär-Übersetzung	Kette/17 zu 42	
km/h pro Gang bei Höchst Drehzahl	112/157/196/234/266/289	
FAHRWERK		
Rahmenbauart	Leichtmetall-Brückenrahmen	
Lenkkopfwinkel	65 Grad	
Nachlauf	104 mm	
Radstand	1410 mm	
Ø Gabelinnenrohr	43 mm	
Federweg v./h.	120/133 mm	
Einstellbar vorn**	N/V/D/Z	
Einstellbar hinten**	-N/-Z	
RÄDER UND BREMSEN		
Räder	Leichtmetall-Gussräder	
Felgenreiße v./h.	3,50 x 17/6,00 x 17	
Serienbereifung	Dunlop D 208 RR	
Größe vorn	120/70 ZR 17	
Größe hinten	190/50 ZR 17	
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	
Bremse hinten	Einzelscheibe, Zweikolben-Festsattel	
Ø Scheibe v./h.	320/220 mm	
ABMESSUNGEN		
Länge/Breite/Höhe	2350/860/1240 mm	
Sitz-/Lenkerhöhe	820/1030 mm	
Lenkerbreite	730 mm	
Ergonomie***	630/420/865 mm	
BL/BR/RL		
GEWICHTE/FÜLLMENGEN		
Fahrfertig, vollgetankt	211 kg	
Radlast v./h.	48,9/51,1%	
Zuladung	189 kg	
Tankinhalt/davon Reserve	18/4 Liter Super	
MESSWERTE		
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	88 kW (120 PS) bei 250 km/h	
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h	
Beschleunigung		
0 auf 50 km/h	1,7 s	
0 auf 100 km/h	3,4 s	
0 auf 150 km/h	5,9 s	
0 auf 200 km/h	10,3 s	
Durchzug im letzten Gang		
50 auf 100 km/h	6,2 s	
100 auf 150 km/h	6,1 s	
Testverbrauch	7,3 Liter/100 km	
Theor. Reichweite	247 km	
TESTMASCHINENPREIS		
GRUNDPREIS (inkl. Nebenkosten)	11 290 Euro	

*Werksgabe; ** Einstellbar; N=Niveau; V=Vorspannung; D=Druckstufe; Z=Zugstufe; ***Ergonomie (gemessen parallel zum Motorrad bezüglich eines Punktes auf der Sitzbank 10 Zentimeter hinter der Tankantel); BL=Distanz Sitzbank-Lenker; BR=Distanz Sitzbank-Fußraste; RL=Distanz Fußraste-Lenker