

AUG



EN-BLICK

„Superbike ohne Verkleidung“ nennt Aprilia die Tuono und spricht von der neuesten Version nur in Superlativen. Einer ist dem Donnergott garantiert nicht zu nehmen: der für den intensivsten Blick.



Alles RSV – und doch ein wenig anders. Das Heck wurde höher und schmaler

Von Stefan Kaschel; Fotos: Rossen Gargolov

Erst hatten wir kein Glück, und dann kam auch noch Pech hinzu.“ Dieser unvergessene Satz eines längst vergessenen Fußballers – er hätte Aprilias Pressesprecher Claudio Pavanello ohne Zweifel zugestanden. Da will man nach turbulenten Zeiten mit der neuen Tuono endlich auch die erste 1000er der „Piaggio-Ära“ vorstellen, und es schüttert wie aus Kübeln. In ganz Norditalien. Flüsse werden zu Strömen und Straßen zu Kanälen. Aus der Bergwelt nahe Trento ist man bereits geflüchtet. Doch auch in der Ebene ist Venedig mit seinen Wasserstraßen überall.

Unter diesen Umständen bleiben nur wenige trockene Augenblicke, um sich mit Aprilias jüngstem Beitrag zum Thema Streetfighter zu beschäftigen. Aprilia Tuono

1000 R – da ist fast alles neu oder vieles beim Alten. Es kommt eben ganz auf den Blickwinkel an.

Vergleicht man die neue Tuono mit ihrer Vorgängerin, blieb kaum eine Schraube an ihrem Platz. Geht man vom Grundkonzept aus, ist die Tuono nach wie vor ein radikal vom Supersportler abgeleitetes Naked Bike. Bei der aktuellen Basis, der RSV 1000 R, wurden bereits vor zwei Jahren Motor und Fahrwerk komplett überarbeitet. Dazu erhielt die neue Tuono eine signifikante Scheinwerferpartie – ein stechender, insektenhafter Blick. Tauchen diese Augen im Rückspiegel auf, sollte man am besten gleich kapitulieren. So oder ähnlich wohl der Plan der Aprilia-Strategen.

Und der könnte aufgehen. Am Rüstzeug mangelt es dem Donnergott jedenfalls nicht. Beispiel Leistung: 133 PS bei

aktueller Abgastechik (Euro 3) sind eine Ansage, selbst in mittlerweile leistungsvorwöhnten Streetfighter-Kreisen. Erst recht, wenn sie mit einem Trockengewicht von 185 Kilogramm (fahrfertig dürfte sich die Waage bei runden 210 Kilogramm einpendeln) einhergehen. Und insbesondere, wenn das Fahrwerk die Qualitäten der Sportlerschwester konserviert hat. Darauf deuten die technischen Gegebenheiten sowie die zaghaften Fahrversuche im Feuchtbiotop rund um Noale hin.

Eines jedenfalls steht zweifelsfrei fest: Der 1000er-Rotax-V2 mit dem für ihn typischen Zylinderwinkel von 60 Grad und zwei Ausgleichswellen marschierte schon bisher wie Schmitz Katze – und hat nochmals deutlich zugelegt. Geht bei 4000/min richtig los und brüllt sich dann mit einer Vehemenz durchs Drehzahlband, die das

APRILIA TUONO 1000 R

DATEN

■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, Kurbelwelle quer liegend, zwei Ausgleichswellen, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 57 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 500 W, Batterie 12 V/10 A, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 97,0 x 67,5 mm
Hubraum 998 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,8:1

Nennleistung 98 kW (133 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment 102 Nm bei 8750/min

■ **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufen-

dämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/60 ZR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 104 mm, Federweg v/h 120/133 mm, Sitzhöhe 810 mm, Trockengewicht 185 kg, Tankinhalt/ Reserve 18/4 Liter.

Garantie zwei Jahre

Farben Rot, Schwarz, Silber

Preis inkl. Nebenkosten 11 290 Euro



Laptimer, Schaltblitz, Wegfahrsperre: Im neuen Cockpit ist alles da



Felgen im Factory-Look, aber nicht geschmiedet

Vorderrad zumindest in den ersten beiden Gängen steil gen Himmel steigen lässt. Wichtiger noch als die pure Kraft jedoch ist, dass zumindest beim Testmotorrad von dem lästigen Einbruch, den vor allem die Vorgängerin, aber auch die aktuelle Sportlerschwester RSV im mittleren Drehzahlbereich rund um die 6000/min plagt, nichts mehr zu spüren ist. Verantwortlich dafür zeichnet laut Aprilia neben dem neuen Mapping auch eine Verlängerung der Ansaugstutzen um zwei Zentimeter sowie umfangreiche drehmomentfördernde Modifikationen in den Schalldämpfern.

Dass der V2 zwischen 3000 und 4000/min etwas verhaltener anschiebt und in diesem Bereich sanftes Konstantfahr-ruckeln sowie eine leicht verzögerte Gasannahme aufweist, daran änderten diese

Maßnahmen hingegen nichts. Und die Tatsache, dass er es hinsichtlich der geschmeidigen Gasannahme nicht mit dem vorbildlichen Ducati-Twin aufnehmen kann, bleibt weiterhin bestehen. Der Aprilia-V2 war schon immer ein Raubaut mit Ecken und Kanten sowie Vibrationen – und wird es wohl bis ans Ende seiner Tage bleiben.

Aber mit seiner explosiven Leistungsentfaltung ist er eben auch ein Sympathieträger, der im neuen Tuono-Chassis ein kongeniales Umfeld findet. Denn selbst wenn die Bedingungen nicht dazu angetan waren, Grenzen auszuloten: Das Bewusstsein, auf einer verkappten Vollblutsporthlerin mit entsprechenden Möglichkeiten zu sitzen, fährt vom ersten Meter an mit. Upside-down-Gabel und Federbein bieten mit ihrer straffen Auslegung reichlich Feed-

back und feines Ansprechverhalten auch beim Dahinrollen, die radial verschraubten Brembo-Vierkolbenzangen mit Einzelbelägen verbeißen sich unter derart schaurigen Verhältnissen beinahe zu rabiat in die 320er-Bremsscheiben. Und die Sitzposition ist im Vergleich zur Vorgängerin mit 15 Millimeter weniger Sitzhöhe, einer niedrigeren Lenkeraufnahme sowie weiter hinten positionierten Fußrasten nochmals sportlicher geworden.

Derart fahraktiv und dennoch bequem untergebracht, lässt es sich aushalten. Und auf jene Augenblicke harren, die das Streetfighterleben wirklich ausmachen. Wenn endlich die Straße abtrocknet. Wenn langsam die Sonne durchbricht – oder wenn die Tuono mit bösem Blick den Gegner ins Visier nimmt. Jetzt erst recht. ■



Fein gemacht: gefräste Lenkeraufnahme, goldenes Lenkerrohr, 43er-Gabel



Formensprache: elegantes Heck mit LED-Rücklicht und Blinkern



Gierschlund: Die neue Tuono ist das einzige Naked Bike mit effektiver Zwangsbeatmung durch den Lenkkopf