



ALLES BLEIBT ANDERS

Die Tuono ist nicht einfach nur ein Naked Bike. Sie ist ein supersportliches Naked Bike. Das war sie zwar schon immer. Doch dient ihr nun die aktuelle RSV 1000 R als Basis. Somit blieb gegenüber der Vorgängerin kein Stein auf dem anderen.

Von Andreas Bildl;
Fotos: Markus Jahn, fact (2)

Sie ist stärker, wilder, schärfer. Aggressiver und dennoch leichter zu fahren. Kurz: Sie ist mehr Tuono als je zuvor.“ Markige Sprüche, mit denen der Presstext den Charakter von Aprilias Streetfighter beschreibt. Sicher, Klappern gehört zum Handwerk, ein bisschen Show muss sein. Zuallererst jedoch ist die Tuono ein Bekenntnis Aprilias zum V2. Denn der soll – diese gute Nachricht vorweg – auch weiterhin Kernstück der Modellpalette bleiben.

Aggressiver, ja, das bescheinigt man der Tuono gerne bereits im Stand. Von der etwas pummeligen Vorgängerin mit dem fetten Auspufftopf trennen sie äußerlich Welten. Ihre Basis, die aktuelle RSV 1000 R, beschert ihr neben dem flachen Tank das knackige Heck mit LED-Rücklicht. Das reckt sie, wie es sich für einen Streetfighter geziemt, keck etwas steiler in die Höhe als

die Mille. Passend dazu modellierten ihr die Designer eine knappe Lenkerverkleidung um die Nase. Nicht einfach ein gekapptes Mille-Oberteil. Sondern eigenständig, kantig, mit grimmig-lüsterne Blick aus zwei eng beieinander stehenden Scheinwerfern. Darunter ein gieriger Ram-Air-Schlund, hier ohne die aus dem Superbike bekannte Klappe zur Verengung des Ansaugquerschnitts bei niedrigen Drehzahlen.

Doch auch so verspricht Aprilia 133 PS. Mehr als genug, um die Konkurrenz aufzumischen. In Sachen Druck aus dem Drehzahlkeller hat es allerdings bei der Tuono bislang ein wenig gehapert. Im Mittelpunkt der Kritik stand beim alten Triebwerk ein ausgeprägter Hänger bei 6000/min, der auch beim renovierten V2 der RSV 1000 R nicht völlig verschwunden war. Ein spezielles Mapping, 25 Millimeter längere Ansaugtrichter und die schlanke Zwei-in-zwei-Auspuffanlage sollen dem mit Magnesium-Deckeln für Kupplung und

Zylinderköpfe garnierten V2 nun zu standesgemäßem Anreißen verhelfen.

Zündung an, kurze Gedenksekunde, bis die Elektronik die Selbstdiagnose beendet hat, dann beantwortet die Tuono den Druck auf den Anlasser mit sattem, voluminösem Bollern. Nach wie vor verlangt die Kupplung nach festem Zupacken. Und die Gangwechsel gehen etwas knochig, dafür aber mit relativ kurzen Wegen vonstatten und sitzen sicher. Ansonsten gibt es an den Umgangsformen der Tuono wenig zu kritteln.

Dank zweier Ausgleichswellen bleibt der Pilot von derben Vibrationen praktisch unbehelligt. Und rempelten sich die ersten Tuono-Modelle noch hemdsärmelig aus dem Drehzahlkeller empor, kann man jetzt in Spitzkehren die Drehzahl bis 2000/min fallen lassen, um anschließend mit sanftem Zug am Gas herauszubeschleunigen. Vorbei die Zeiten, als solche Manöver nur mit unwirschem Geruckel und Griff zur Kupp-





lung zu meistern waren. Einzig der breite 190er-Reifen auf der hinteren Felge und der Lenkungsdämpfer lassen die Aprilia in engen Kurven etwas unhandlich wirken. Auch die ruppigen Lastwechsel sind passé, die Gasannahme vollzieht sich wesentlich geschmeidiger.

Spontanen, explosiven Antritt aus tiefsten Lagen und wuchtigen Durchzug bietet die Tuono jedoch auch in der jüngsten Form nicht. Die lange Endübersetzung verschärft diesen Eindruck noch. Bei der Durchzugsprüfung bekäme sie selbst von

den vierzylindrigen 600-Supersport-Drehorgeln die rote Laterne umgehängt. Trotz einer fast mustergültig gleichmäßigen Leistungskurve. Denn die Senke bei 6000/min haben die Techniker fast vollständig mit Leistung aufgeschüttet.

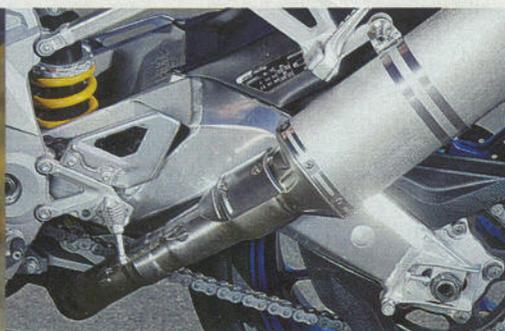
Aber erst darüber lässt der V2 die Korken knallen. Und dann richtig. Schmettert voller Inbrunst seine Lust am Drehen in die Welt hinaus und münzt seine geringen Schwungmassen in prickelnde Drehfreude um. Ein echter Sportmotor eben, der ordentlich gezwiebelt eine Mordsgaudi

bereitet. Sich allerdings auch einen kräftigen Schluck zur Brust nimmt. Bereits bei moderater Landstraßenfahrt genehmigt er sich stramme 5,9 Liter Super. Immerhin wird das Hochoktanige innerhalb der Euro-3-Grenzen verfeuert.

So kann man zumindest mit reinem Umweltgewissen über die Hausstrecke toben. Dort ist die Tuono in ihrem Element. Sind die Dunlop D 208 RR auf Temperatur, sticht sie treffsicher auf der angepeilten Linie in die Ecken. Das Einlenken geht dank des breiten Alu-Lenkers locker von



Eigenständig: knappe, aggressiv gestylte Lenkerverkleidung mit Ram-Air-System



Schön gemacht: Die Bananenschwinge ist nur ein Beispiel für die tolle Verarbeitung der Tuono



Leicht gemacht: Ölstandskontrolle mittels transparentem Röhrchen am Öltank



Gute Idee: Die Tageskilometerzähler lassen sich ganz leicht vom Lenker aus bedienen

Übersichtlich: Cockpit mit leicht bedienbarem Bordcomputer, der nur im Stand aktiviert werden kann

der Hand. Grip und Bodenfreiheit erlauben Schräglagen jenseits von Gut und Böse. Aufstellmoment beim Bremsen? Vernachlässigbar. Die Kurve macht zu? Kein Problem, Kurskorrekturen schüttelt die Tuono aus dem Handgelenk. Auf der Kreisbahn im Top-Test-Parcours dagegen verlangte sie in extremer Schräglage nach einem kräftigen Lenkimpuls, um auf Kurs zu bleiben, was seine Ursache im fetten 190er-Hinterreifen haben dürfte.

Bis die Balance im Fahrwerk passt, ist indes erst etwas Abstimmungsarbeit nötig, da die aus der Mille entlehnte, voll einstellbare Upside-down-Gabel recht straff abgestimmt ist. Das nur in Vorspannung und Zugstufe einstellbare Federbein dagegen

etwas softer und mit einer weichen Feder bestückt. Also vorne etwas Druckstufe rausnehmen, hinten die Feder mehr vorspannen – der passende Hakenschlüssel ist im Bordwerkzeug leider nicht enthalten –, schon witscht die Aprilia in Nullkommanix durch vertrackte Kurvenkombinationen und knallt mit bestechender Stabilität durch schnelle Bögen. Trotz kurzen, harten Stößen ebenso wie langen, tiefen Bodenwellen und bleibt eisern auf Kurs.

Wer bei solcherlei sportlichen Einlagen maximale Rückmeldung vom Vorderrad verlangt, sollte beim Kurventanz so dicht wie möglich an den Lenker rücken. Obwohl mit 212 Kilogramm drei Kilogramm leichter als ihre Vorgängerin, hat sich die

WAR SONST NOCH WAS?

> Plus

Lenkungsdämpfer

Aufnahmerollen für Montageständer an der Schwinge

Exzenterverstellung für Fußhebel

Gepäckhaken an Soziusrasten und unter dem Höcker

Geschlossene Innenverkleidung an der Höcker-Unterseite

Soziussitzpolster mit integrierten Haltegriffen

> Minus

Kupplung erfordert hohe Handkraft

Sicht in den Rückspiegeln etwas eingeschränkt

Geringer Abstand von Sitzbank und Fahrerfußrasten bewirkt unkomfortablen Kniewinkel

> Fahrwerkseinstellungen

Gabel: Zugstufe 1,5 Umdrehungen von 2,5 Umdrehungen auf. Druckstufe 1,5 von 2,25 Umdrehungen auf. Federbasis 5 Ringe sichtbar

Federbein: Zugstufe 22 von 44 Klicks auf, Federbasis 21 Millimeter Gewindelänge sichtbar



MOTORRAD-MESSUNGEN

Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit* 253 km/h

Beschleunigung
 0-100 km/h 3,4 sek
 0-140 km/h 5,3 sek
 0-200 km/h 10,3 sek

Durchzug
 60-100 km/h 4,8 sek
 100-140 km/h 4,7 sek
 140-180 km/h 5,5 sek

Tachometerabweichung
 Effektiv (Anzeige 50/100) 48/95 km/h

Verbrauch im Test
 bei 130 km/h 6,1 l/100 km
 Landstraße 5,9 l/100 km
 Theor. Reichweite 305 km
 Kraftstoffart Super

Maße und Gewichte
 L/B/H 2050/850/1240 mm
 Sitzhöhe 820 mm
 Lenkerhöhe 1030 mm
 Wendekreis 6840 mm
 Gewicht vollgetankt 212 kg
 Zuladung 188 kg
 Radlastverteilung v/h 49/51 %

Fahrdynamik'
Bremsmessung
 Bremsweg aus 100 km/h 38,0 Meter
 Mittlere Verzögerung 10,2 m/s²

Bemerkungen: Durch die hecklastige Auslegung ist eine sehr gute Bremsverzögerung möglich. Dank der hervorragenden Dosierbarkeit verzögert die Tuono über die gesamte Messung konstant und stabil.

Handling-Parcours I (schneller Slalom)
 Rundenzeit 20,4 sek
 Vmax am Messpunkt 108,2 km/h

Bemerkungen: Die Tuono saust überraschend handlich durch den Slalom-Parcours und lässt sich präzise und ohne ruppige Lastwechsel um den engen Wendepunkt zirkeln.

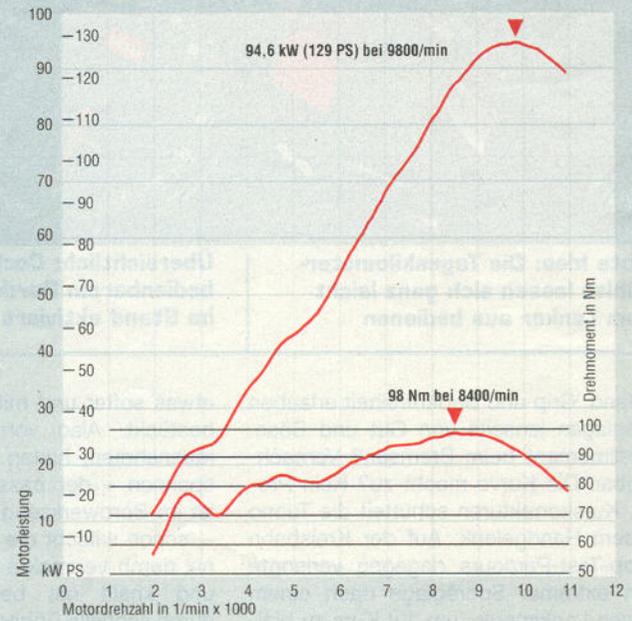
Handling-Parcours II (langsamer Slalom)
 Rundenzeit 28,4 sek
 Vmax am Messpunkt 56,0 km/h

Bemerkungen: Stabil und mit guter Lenkpräzision meistert die Aprilia diese Disziplin, lässt beim zackigen Einlenken jedoch eine klare Rückmeldung vom Vorderrad vermissen.

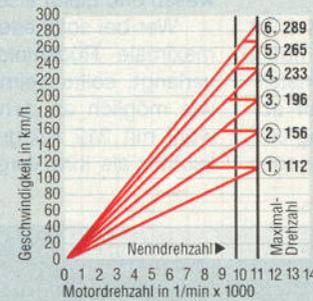
Kreisbahn Ø 46 Meter
 Rundenzeit 10,2 sek
 Vmax am Messpunkt 55,1 km/h

Bemerkungen: Die Aprilia knallt in bestechender Schräglage und mit tadelloser Schräglagenfreiheit um den Kreis. Allerdings benötigt sie dabei einen kräftigen Lenkimpuls und muss mit Kraft auf die enge Linie gezwungen werden.

Leistungsdiagramm²



Gangdiagramm



Weitgehend geradlinig verläuft nun die Leistungskurve der Tuono. Der Einbruch zwischen 5000 und 6000/min ist fast vollständig geglättet. Etwas welliger dagegen der Drehmomentverlauf bis knapp 6000/min. Erst ab diesem Bereich entfaltet der Zweizylinder sein enormes Temperament und seine kolossale Drehfreude. Nach wie vor verpufft ein Teil der hinzugewonnenen Dynamik in der viel zu langen Übersetzung.

Verzögerungsdiagramm



Die Tuono-Stopper arbeiten mit einer mittleren Verzögerung von 10,2 m/s² auf allerhöchstem Niveau. Dank ihrer feinen Dosierbarkeit und der hohen Bremsstabilität lässt es sich perfekt an der Blockiergrenze entlanghangeln.



DATEN

Motor: wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, Kurbelwelle quer liegend, zwei Ausgleichswellen, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengeriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 57 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 500 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 40:16.
 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

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
 CO 1,322 / HC 0,180 / NO_x 0,063

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse

vorn, Ø 320 mm, Vielkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

Bereifung im Test Dunlop D 208 RR

Maße und Gewichte: Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 104 mm, Federweg v/h 120/133 mm, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/4,0 Liter.

Service-Daten
 Service-Intervalle alle 10000 km
 Öl- und Filterwechsel alle 10000 km/3,9 Liter

Motoröl SAE 15W50 I
 Gabelöl SAE 10
 Zündkerzen NGK R DCPR9E
 Leerlaufdrehzahl 1250 ± 100/min
 Reifenluftdruck solo (mit Sozius) 2,3/2,5 (2,5/2,8) bar

Garantie zwei Jahre

Farben Rot, Schwarz, Silber

Preis inkl. Nebenkosten 11290 Euro

* Herstellerangabe; ¹ MOTORRAD-Testparcours, Werte von Handlingkurs und Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt; ² Leistung an der Kupplung, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ±5%

Tuono ihre leicht Hecklastige Gewichtsverteilung bewahrt. Und die verschiebt sich mit aufrecht sitzendem Fahrer noch stärker Richtung Hinterrad. Deshalb ran an den Tank, die Lenkerenden packen, abwinkeln und mit Schmackes durch die Kurven. Ein Kinderspiel.

Und der Spaß geht weiter, beim Anbremsen. Der Bremscocktail, den Aprilia gemixt hat, ist starker Stoff. Klasse dosierbar bei geringer Handkraft und mit wuchtigem Biss gesegnet, dürften die radial verschraubten Brembo-Zangen auch der Rennstrecke gewachsen sein. Für derlei Ausflüge mit der Tuono hat Aprilia auf dem Einspritzrechner ein Mapping, passend für offene Racing-Auspuffanlagen, hinterlegt.

Bislang waren die Radial-Bremszangen allein der Edel-Tuono Factory vorbehalten. Ein Beispiel für die Wertigkeit, mit der Aprilia die Neue ins Rennen schickt. Weitere Beispiele gefällig? Die kunstvoll geformte Bananenschwinge, die sauber geschweißte Edelstahl-Auspuffanlage, der schön gefräste Alu-Lenkerhalter oder das übersichtliche Multifunktions-Display. Zwei Trip-Zähler – bequem per Knopfdruck vom Lenker aus bedienbar, Diagnosesystem, Stoppuhr, Schaltblitz, alles an Bord bis hin zur Einstellung der Helligkeit der Displaybeleuchtung. Nur die filigranen Zehnspeichen-Felgen machen selbstbewusst auf Schmiedefelgen, sind jedoch gegossen. Weil leichter als die bisherigen Räder, ist's aber wurscht, da sie die Handlichkeit und damit den Spaß an der Tuono fördern. Und schließlich: Ein bisschen Show muss sein. ■

MOTORRAD FAZIT



Flink, wendig, hervorragend verarbeitet, dazu mit famosen Bremsen und einem rennstreckentauglichen Fahrwerk gesegnet, ist die Tuono ein prima Aufputschmittel für die Landstraßen-Hatz. Ein Drehmoment-Stier ist sie zwar immer noch nicht, doch der Durchhänger in der Mitte weitgehend ausgebügelt. Und die prickelnde Drehfreude, seit jeher die Stärke der Tuono, bleibt unverändert.

MOTORRAD PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	Aprilia	
MOTOR	Topspeed	30	23	AUCH IN DER AKTUELLEN VERSION ist Durchzug noch immer nicht die Lieblingsdisziplin der Tuono. Zwar ist dank des kräftigeren Motors und der neuen Abstimmung die Delle in der Leistungskurve praktisch glatt gebügelt. Und auch der Drehmomentverlauf ist nun wesentlich harmonischer. Doch die viel zu lange Sekundärübersetzung verhindert bessere Durchzugswerte.
	Beschleunigung	30	22	
	Durchzug	30	20	
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	13	
	Leistungsentfaltung	30	20	
	Starten	10	8	
	Kupplung	10	7	
	Schaltung	20	14	
	Getriebeabstufung	10	7	
	Gesamtübersetzung	10	5	
	Summe	200	139	
FAHRWERK	Handlichkeit	30	23	DIE SCHOKOLADENSEITE der Tuono. Das vom Superbike RSV 1000 R abgeleitete Chassis leistet sich praktisch keine echte Schwäche. Stabil, präzise, handlich; der Einsatz auf der Straße kann es nicht wirklich in Verlegenheit bringen.
	Stabilität in Kurven	40	32	
	Lenkpräzision	30	24	
	Geradeauslaufstabilität	30	25	
	Fahrwerksabstimmung solo	40	33	
	Fahrverhalten mit Sozius	30	20	
	Summe	200	157	
SICHERHEIT	Bremsdosierung	30	25	BESTNOTEN verdienen sich die Stopper der Tuono. Im Laufe des Tests legten die Brembos spürbar an Wirkung und Dosierbarkeit zu. Die straff abgestimmte Gabel geht dabei auch bei Gewaltbremsungen nicht in die Knie und sorgt so zusammen mit dem hohen Gewichtsanteil auf dem Hinterrad für hervorragende Bremsstabilität. Das ermöglicht Verzögerungen, bei denen mancher Supersportler blass wird vor Neid.
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	25	
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	8	
	ABS/Verbundbremse	30	0	
	Schräglagenfreiheit	20	20	
	Bodenfreiheit	10	8	
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	16	
	Bremsstabilität	10	7	
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	
	Fern-/Abblendlicht	20	16	
	Sicht nach vorn/hinten	10	7	
Summe	200	140		
ALLTAG	Ausstattung	30	16	AUCH WENN DER TUONO-MOTOR kein Kostverächter ist, ermöglicht der 18-Liter-Tank akzeptable Reichweiten. Relativ gering fällt dagegen die mögliche Zuladung aus.
	Wartungsfreundlichkeit	10	5	
	Theoretische Reichweite	20	12	
	Zuladung	20	9	
	Handhabung	20	12	
	Summe	100	54	
KOMFORT	Sitzkomfort Fahrer	40	22	WENIG ZU LACHEN hat ein Beifahrer. Trotz des großzügigen Platzangebots, die Soziusrasten sitzen einfach zu hoch. Ähnliches gilt für den Piloten. Niedrige Sitzhöhe und hohe Rasten bedingen einen engen Kniewinkel.
	Sitzkomfort Sozius	20	6	
	Windschutz	20	4	
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	10	
	Summe	100	42	
EIGENSCHAFTSWERTUNG	800	532		
KOSTEN/UMWELT	Garantie	30	15	MIT DURCHSCHNITTLICH 5,9 Litern auf der Landstraße genehmigt sich die Tuono einen ordentlichen Schluck aus der Pulle. Dafür entlasten die enorm günstigen Unterhaltskosten das strapazierte Budget wieder. Mit 11 290 Euro ist sie allerdings kein Sonderangebot. Schönheit hat eben ihren Preis.
	Verarbeitung	20	15	
	Verbrauch (Landstraße)	30	14	
	Inspektionskosten	30	22	
	Unterhaltskosten	20	7	
	Abgaswerte	30	26	
	Preis-Leistungs-Verhältnis	40	17	
	Summe	200	116	
GESAMTWERUNG	1000	648		