



Fahrbericht Aprilia Tuono 1000 R Factory

DONNERS-TAG

Edle Federungskomponenten von Öhlins, Schmiederäder und sechs PS mehr – mit der Factory-Version der Tuono (deutsch: Donner) will's Aprilia in der nächsten Saison krachen lassen.

Von Peter Mayer; Fotos: Markus Jahn

Ups, schon wieder hebt die Aprilia Tuono die Front, schüttelt sich kurz, als das Vorderrad wieder auf dem Asphalt aufsetzt, bringt sich auf Kurs für die nächste Kehre. Anbremsen. Ein Finger reicht, um mit den radial angeschlagenen Vierkolben-Bremssätteln von Brembo die Fuhre zusammenzustauchen und anschließend in Schräglage fallen zu lassen. Die ungeschlagene Siegerin aller Naked-Bike-Vergleichstests in MOTORRAD hat nichts

verlernt. Erst recht nicht in der Factory-Version. Denn die soll nach dem Facelift der Basis-Tuono in diesem Jahr in der Saison 2007 den wahren „Italian Streetfighter“ (O-Ton Aprilia) verkörpern.

Der Zusatz Factory bedeutet bei Aprilia traditionell Luxus. Federbein und 43er-Upside-down-Gabel der schwedischen Nobel-Manufaktur Öhlins ersetzen die Sachs/Showa-Kombo, leichte, blau anodierte Alu-Schmiedefelgen von OZ sparen 2,5 Kilogramm Gewicht gegenüber Gussrädern, Spoiler, Lenkerverkleidung, Kot-

flügel und Seitenblenden aus Karbon machen einen sportiven Eindruck und helfen, das zusätzliche Pfund wegzuschmelzen, um die Tuono von 212 auf deklarierte 209 Kilo abzuspecken. Auch die von 31 auf 33 Millimeter vergrößerten Auslassventile, das für besseren Durchzug optimierte Mapping und die um sechs auf nominell 139 PS angehobene Spitzenleistung der Edel-Tuono bleiben der bürgerlichen Version vorerst versagt.

13259 Euro – gut 2200 Euro mehr als für die Tuono ohne den Factory-Zusatz –

APRILIA TUONO 1000 R FACTORY

DATEN

■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, 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 Ah, 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 102,0 kW (139 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment 107 Nm bei 8500/min

■ **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, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.

Alu-Schmiederäder 3.50 x 17; 6.00 x 17
 Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17 oder 190/55 ZR 17 oder 180/55 ZR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 104 mm, Federweg v/h 120/133 mm, Leergewicht 209 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/4,0 Liter.

Garantie vier Jahre
Farben Weiß/Rot
Preis inklusive Nebenkosten 13 259 Euro

die Tuono eisern Kurs, zieht wie auf Schienen um die Ecken. Natürlich, agiles Handling war noch nie die Stärke der Tuono-Modelle. Dafür sitzt der Fahrer auch auf der 2007er-Ausgabe relativ weit hinten, lehnt sich in engen Kurven intuitiv zur Frontpartie, um das Vorderrad zusätzlich zu belasten. Ebenso bleibt ihm der unkomfortabel spitze Kniewinkel durch die hoch angebrachten Fußrasten weiterhin erhalten. Erfreulich: Hinten steht neben dem bisher verwendeten 190er-Reifen auch die 180er-Version des Pirelli Dragon Supercorsa Pro zur Wahl, welcher der Factory einen Hauch mehr an Handlichkeit verleiht. Wobei der neue Lenkungsämpfer – nun von Sachs statt bislang Öhlins – im engen Geläuf unauffällig arbeitet.

Letztlich fühlt sich die Italienerin aber auf flüssigem Terrain am wohlsten. Wenn der dank zweier Ausgleichswellen kultiviert laufende V-Zweizylinder aus dem Drehzahlkeller zwar gut kontrollierbar angeschoben hat, ab 6000 Umdrehungen aber noch mal kräftig nachlegt. Dann wirft er sich richtig in die Brust und zieht in den unteren Gängen am Kurvenausgang stolz das Vorderrad nach oben. Subjektiv wirken sich die sechs zusätzlichen PS vor allem oberhalb dieser Marke aus, treiben das ohnehin gut im Futter stehende Naked Bike bis zur Drehzahlgrenze von 11 000/min noch vehementer voran. Und vermitteln genau in diesen Momenten den Reiz der gesamten Gattung Naked Bike – und erst recht den der Factory. ■

Edler Kämpfer: Bei Aprilia versteht man unter Streetfightern vor allem eins – edle Verarbeitung und durchgestylte Optik



sind kein Economy-Tarif, gehen angesichts der wertigen Ausstattung aber noch in Ordnung. Zumal man sich bei dem bunten Spielmobil, das anders als seine Vorgängerinnen nicht in Schwarz erhältlich ist, auf eine prima Verarbeitung verlassen kann. Und nicht nur darauf.

Der opulente Alu-Brückenrahmen und die üppige Bananenschwinge lassen kein unkontrolliertes Eigenleben der Peripherie zu. Unterstützt von erstklassigem Ansprechverhalten der überraschend komfortabel abgestimmten Federelemente hält

