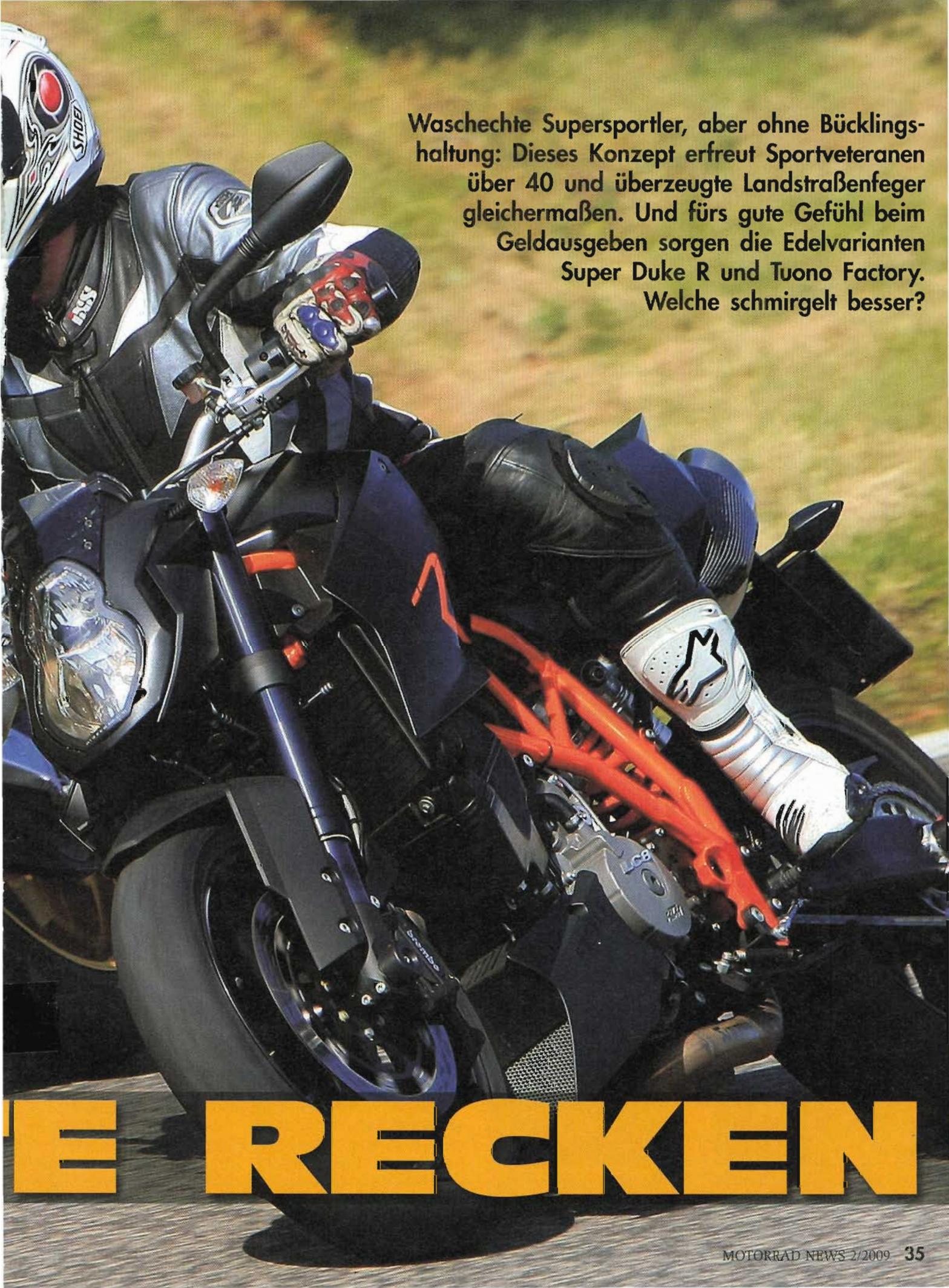


TEST

TEKTM 990 Super Duke R – Aprilia Tuono 1000 R Factory



AUFRECHT

A close-up, low-angle shot of a motorcycle rider leaning into a turn. The rider is wearing a silver and black racing suit with 'SHOEI' and 'MSY' logos, a helmet with a red eye graphic, and white racing boots with a black star logo. The motorcycle is dark blue with bright orange frame and engine components. The background is a blurred green field.

Waschechte Supersportler, aber ohne Bücklingshaltung: Dieses Konzept erfreut Sportveteranen über 40 und überzeugte Landstraßenfeger gleichermaßen. Und fürs gute Gefühl beim Geldausgeben sorgen die Edelvarianten Super Duke R und Tuono Factory. Welche schmirgelt besser?

RECKEN



Bremszylinder à la Christo:
Carbonmantel statt
schnöder Stahlstrebe

Sport und Alltag: Die Aprilia Tuono R Factory ermöglicht ein breites Einsatzspektrum bis hin zur Urlaubsreise



Vorbei die Zeiten, als wahre Sportlichkeit an der Tiefe der Lenkerstummel gemessen wurde. Die verbissene Kampfhaltung mit der Zahnleiste auf der Steuerkopfnutter überlassen immer mehr Freunde des Schnellfahrens den Profis aus dem Grand Prix-Zirkus. Und sie tun gut daran. Schließlich möchte man ja auch mal einen ganzen schönen Sommertag auf dem

Motorrad verbringen und nicht nur Sprintrennen fahren.

Nicht nur die Übersicht und vor allem der Weitblick auf der Landstraße profitieren von der hohen Kopfhaltung. Das kann man beim Überholen gar nicht hoch genug schätzen. Und letzten Endes erfordert ein breiter Rohrlenker weniger Kraft, der Fahrer hat die Gesetze der Hebelwirkung auf seiner Seite.

Das größte Problem bei der Wahl

des neuen Nacktsportlers ist wohl, sich deutlich vom Heer der eher komfortorientierten Naked Biker abzusetzen. Das geht natürlich am besten, wenn man sich für eine eher exotische Marke entscheidet und beim Kaufpreis nicht klickert, sondern klotzt.

Für eben diese gehobene Exklusivität sind die gepimpten Edelversionen R und Factory zuständig. Doch welchen Mehrwert bieten sie? Die Aprilia Tuono 1000 R Factory ist 1900 Euro teurer als die Basisvariante. Die Unterschiede sind gut sichtbar: Jede Menge Karbonteile, leichte Schmiederäder, Gabel und Federbein stammen vom schwedischen Hersteller Öhlins. Zudem sind die rot-weiße Lackierung sowie der goldig eingefärbte Rahmen für die Factory reserviert. Da zudem auch die Schmiederäder und die Öhlins-Gabel goldig glänzen, sieht man der

Edel-Aprilia ihre Wertsteigerung bereits von Weitem an.

Motorisch unterscheidet sich die Factory freilich nicht vom Basismodell. Ganz anders die SuDu R. Die legt ganz ungeniert zwölf PS obendrauf und dreht auch 1000 Touren höher. Äußerlich ist auch die R aus der Ferne zu erkennen – oranger Rahmen, schwarze Schwinge und Plastikparts sowie das verkürzte Rahmenheck mit Solo-Polster sind kaum zu übersehen.

Aber auch an den Federelementen hat sich etwas getan: Sie stammen vom KTM-Hauslieferanten WP, die USD-Gabel wurde mit schwarzer Titan-Nitrid-Beschichtung aufgewertet. Das spezielle Federbein verändert die gesamte Geometrie der Super Duke R in Richtung Handlichkeit, gleichzeitig verringert sich der hintere Federweg um zehn Millimeter. Dieses Sportpaket gibt es für



Für Markenfetischisten: Brembo und Öhlins an der Factory



Beruhigungspille: Aprilia-Lenkungs-dämpfer unterm Ansaugrüssel



Fotos: Jürgen Mainz



Auf dem Stand der Serie: Der Aprilia-Twin kombiniert Kraft und Charakter

Zwölf PS mehr: Die Super Duke R ist ein Kraftpaket mit instabilem Leerlauf

moderate 1300 Euro Aufpreis. Da kann man nicht meckern.

Freilich sollte man sich darüber im Klaren sein, ob man die geschärfte R-Variante wirklich haben will. Denn die KTM-Ingenieure haben dieses Motorrad ganz bewusst so extrem ausgelegt, wie sich das so gerade eben noch mit den Zwängen der Zulassungsvorschriften vereinbaren ließ.

Der erstarkte V2 etwa reißt nach oben heraus wahre Bäume aus. Die erleichterte Schwungmasse verdirbt aber im Gegenzug den Rundlauf bei niedrigen und mittleren Drehzahlen grundlich. Mit der SuDu R einem Traktor durchs Überholverbot zu folgen, ist eine mehr als unwürdige Schüttelübung; der Leerlauf an der Ampel verdient das Prädikat „instabil“.

Das sind Zustände, die man auf dieser KTM bestenfalls als „Lauerphase“ schönreden kann. Aber irgendwann kommt ja das erlösende Ortsschild. Und wenn die Landstraße frei ist, dann galoppiert die SuDu mit großer Leidenschaft davon. Dabei kommt sie eher ruppig als geschmeidig zur Sache, vibriert, böllert und reißt schwingvoll das Vorderrad gen Himmel.

Daneben ist der Aprilia-V2 ein wahrer Kulturträger. Klar, das einst von Rotax entwickelte Aggregat hat jetzt schon ein paar Jahre auf dem Buckel und wird spätestens seit der Vorstellung des hauseigenen Aprilia-V4 als Auslaufmodell gehan-

delt. Aber zweifellos haben die Techniker diesen alten Bekannten sehr gut im Griff und konnten ihm beste Umgangsformen aneignen. Und zwar ohne ungebührliche Leistungseinbußen in Kauf zu nehmen.

Auf unserem Dynojet drückt sie 128 PS und 98 Nm ab, der Unterschied zu den 130 PS und 99 Nm der KTM liegt fast noch im Bereich der Messtoleranz. Doch der lange erste Gang der Tuono, ein Relikt aus dem Superbike RSV Mille, lässt die Aprilia weniger wild ans Gas springen als die KTM. Oder anders gesagt: Auf der Aprilia kann man Wheelies provozieren, auf der KTM bekommt man sie gern auch mal ungewollt serviert.

Da zeigt sich deutlich die unterschiedliche Zielsetzung der Ingenieure. Bei der Aprilia wurde Wert gelegt auf gute Fahrbarkeit und eine gewisse Ration an Alltagstauglichkeit, ja sogar eine Urlaubsreise wäre mit der Tuono keineswegs utopisch. Zumal sie auch eine sehr gute Tankreichweite bietet.

Einen großen Tank hat auch die Super Duke, freilich wird man gerne auf halber Strecke einen Zwischenstopp einlegen. Denn nicht nur der Motor der R ist enorm fordernd, auch das Fahrwerk verlangt dem Fahrer einiges ab. Das Sitzpolster ist ungefähr so kommod wie die Bierbänke beim Oktoberfest und die Federelemente informieren stets

bestens über die Asphaltqualität. Dabei muss der Fahrer in den ersten beiden Gängen immer wieder das Vorderrad zu Boden drücken. Der serienmäßige Lenkungsämpfer, natürlich ebenfalls von WP, kann

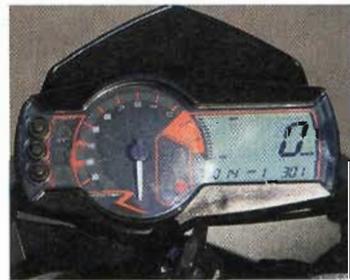
dann aber in den höheren Gängen schon für Ruhe sorgen.

Der Fahrstil auf beiden Maschinen spiegelt deutlich die unterschiedlichen Stammbäume wieder. Die Aprilia Tuono entstand als Ab-

KTM hat die Super Duke R so extrem ausgelegt, dass sie sich gerade noch mit den Zulassungszwängen verträgt



Aus dem Grosso-Sortiment: Klassisches Aprilia-Cockpit



Orangenhain: Auch KTM liefert einen gut bestückten Bordcomputer

Kurz-Check

	APRILIA	KTM
Motor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrleistungen	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Verbrauch	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrwerk	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Bremsen	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Komfort	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Verarbeitung	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Ausstattung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Preis	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fun-Faktor	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■



NEWS-Tester Bernd Engelmann

Was Leistung, Gewicht und Preis angeht, liegen Aprilia Tuono 1000 R Factory und KTM 990 Super Duke R eng beieinander. Doch charakterlich unterscheiden sie sich enorm. Die KTM ist als reines Spiel- und Sportmobil ausgelegt, ruppig, fordernd und keinesfalls leicht zu bändigen. Das fasziniert auf den ersten Metern, kann aber auf längere Sicht die Beziehung für weniger gestählte Naturen belasten. Dagegen verfolgt die Tuono eine ganz andere Richtung. Sie bringt volle Sportperformance auf die Landstraße, benimmt sich dabei aber zurückhaltender. Sie versteht sich eher als Werkzeug denn als Lustobjekt.

Reitwagen für Prinz Eisenherz:
Fahrwerk und Motor der
Super Duke R verlangen
vom Fahrer Nehmerqualitäten



Natürlich von WP:
SuDu-Lenkungsdämpfer



leger der vollverkleideten RSV Mille, ist also quasi ein Supersportler, der von Rennstrecke auf Landstraße umfrisirt wurde. Wobei man bei Aprilia eben nicht nur den reinen Spaßbetrieb am Sonntag-Nachmittag im Fokus hatte, sondern auch ganz praktische und alltägliche Aspekte des Motorradfahrens ins Visier nahm.

Völlig anders und wesentlich

differenzierter ist die Schöpfungsgeschichte der Super Duke. In deren Stammbaum finden sich Enduros, Reiseenduros und Supermotos. Und soll bereits die Standardversion ohne „R“ für fetziges Fahrvergnügen irgendwo im Spannungsfeld zwischen Serpentinenzug, Motorradartistik und Kartbahn sorgen, so setzt die noch einen drauf – der Buchstabe „R“ steht im Mattig-

hofen-Alphabet wohl eher für radikal als für race.

Hohes Lob verdienen die Bremsanlagen der beiden Sportler, radial angeschlagene Vierkolben-Festsättel von Brembo lassen kaum Wünsche offen. Wobei die Zangen der SuDu ziemlich aggressiv zulangten und bei Neigung zu Schreckbremsungen im Alltag durchaus gefährliche Situationen heraufbeschwören können.

Andererseits gelingen auf der SuDu R Stoppies genau so leicht wie Wheelies. Das könnte man unter „zielgruppengerecht“ verbuchen. Die Tuono-Stopper sind in bester Sport-Manier abgestimmt, nicht ganz so giftig, aber perfekt dosierbar.

Was Ausstattung und Verarbeitung angeht, können wir beiden Motorrädern ein gutes Zeugnis ausstellen. KTM hat vor allem in den

Details nachgebessert, inzwischen ist das Cockpit sauber integriert, früher gab es hier ja echten Baumarktcharme zu bewundern. Lobenswert ist die gute Zugänglichkeit der Technik, Edelschrauber kommen bei der KTM ohne große Freilegungsarbeiten ans Eingemachte. Ein gewaltiges Werkzeubehorprogramm an schnellen, leichten oder einfach nur edlen Race-Parts lässt dem SuDu-Enthusiasten reichlich Spielraum, seinen Händler auch nach dem Kauf häufiger mal aufzusuchen.

Daneben wirkt sogar die Tuono R Factory nüchterner, bodenständiger und weniger stark emotional aufgeladen. Wer einfach nur gut, schnell und entspannt übers Land kacheln will, wird das aber zu schätzen wissen.

Marzialisch bis zum Äußersten: Gegen die krachige Super Duke R wirkt selbst die edle Tuono Factory R bodenständig



Pitbull-Klasse: Die radialen Bremsbos der Kati packen aggressiv



Hausfreund: Das WP-Federbein verändert die SuDu-Geometrie

Wulf Weis

Aprilia Tuono 1000 R Factory



Spürbar aufgewertet: Die Factory-Version besteht vor allem durch die hochwertigen Zubehörkomponenten

Motor, Kraftübertragung:*

Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V
Hubraum: 998 cm³
Bohrung x Hub: 97,0 x 67,5 mm
Ventile pro Zylinder: 4
Gemischaubereitung: Einspritzanlage
Leistung: 102 kW (139 PS) bei 9500 min⁻¹
max. Drehmoment: 107 Nm bei 8500 min⁻¹
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
Kraftstoff: Super
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette

Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*

Rahmen: Brückentahmen aus Aluminium
Nachlauf: 104 mm
Lenkkopfwinkel: 25°
Radstand: 1410 mm
Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
Federung hinten: Aluminium-Schwinge mit Zentralfederbein, 133 mm Federweg
Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
Bereifung hinten: 190/50 ZR 17
Bremse vorn: 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln
Bremse hinten: 220-mm-Scheibe mit Zweikolben-Festsattel

Füllmengen, Preis:*

Tankinhalt: 18 l
Preis zzgl. Nk.: 13 599 Euro
 *Herstellerangaben

MOTORRAD NEWS-Messwerte

Gewicht fahrfertig vollgetankt: 205 kg
Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 191 kg
max. Zuladung: 195 kg

Verbrauch: 6,1 l/100 km
Reichweite: 295 km

v_{max}/Tacho (km/h): 245 / 265

Beschleunigung:
 0 – 100 km/h: 3,8 sek
 0 – 140 km/h: 5,7 sek
 0 – 180 km/h: 8,5 sek
 0 – 200 km/h: 10,8 sek
400 m bei stehendem Start: 11,5 sek

Durchzug im 6. Gang:
 60 – 100 km/h: 4,9 sek
 100 – 140 km/h: 5,4 sek
 140 – 180 km/h: 6,7 sek

KTM Super Duke R



Spürbar verschärft: Bei KTM steht „R“ nicht nur für Racing, sondern für ein deutlich radikaleres Konzept

Motor, Kraftübertragung:*

Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V
Hubraum: 999 cm³
Bohrung x Hub: 101,0 x 62,4 mm
Ventile pro Zylinder: 4
Gemischaubereitung: Einspritzanlage
Leistung: 97 kW (132 PS) bei 10 000 min⁻¹
max. Drehmoment: 102 Nm bei 8000 min⁻¹
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
Kraftstoff: Super
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette

Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*

Rahmen: Gitterrohrrahmen aus Stahl
Nachlauf: 94 mm
Lenkkopfwinkel: 26,7°
Radstand: 1450 mm
Federung vorn: Telegabel, 135 mm Federweg
Federung hinten: Aluminium-Schwinge mit Zentralfederbein, 150 mm Federweg
Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
Bereifung hinten: 180/55 ZR 17
Bremse vorn: 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln
Bremse hinten: 240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmattel

Füllmengen, Preis:*

Tankinhalt: 18,5 l
Preis zzgl. Nk.: 13 750 Euro
 *Herstellerangaben

MOTORRAD NEWS-Messwerte

Gewicht fahrfertig vollgetankt: 203 kg
Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 189 kg
max. Zuladung: 184 kg

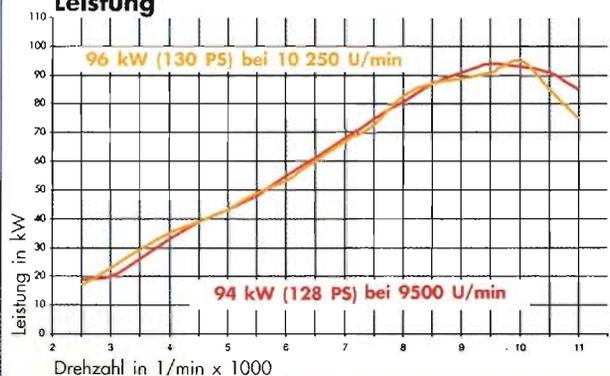
Verbrauch: 6,4 l/100 km
Reichweite: 289 km

v_{max}/Tacho (km/h): 250 / 256

Beschleunigung:
 0 – 100 km/h: 3,4 sek
 0 – 140 km/h: 5,4 sek
 0 – 180 km/h: 8,7 sek
 0 – 200 km/h: 11,3 sek
400 m bei stehendem Start: 11,3 sek

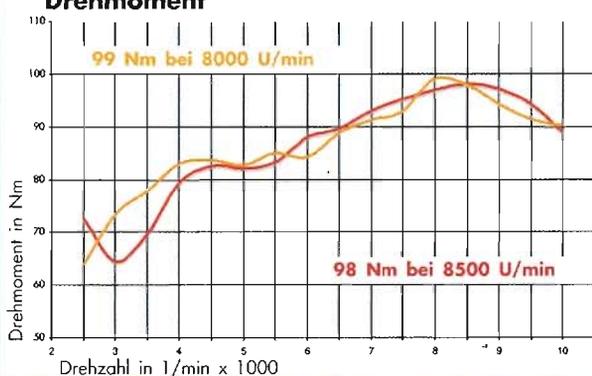
Durchzug im 6. Gang:
 60 – 100 km/h: 4,0 sek
 100 – 140 km/h: 4,2 sek
 140 – 180 km/h: 5,2 sek

Leistung



Alltag gegen Rennsport: Direkt hinter dem Maximalwert bei 10 250 U/min bricht die Leistungskurve der SuDu R rabiat ein

Drehmoment



Da rappelt's im Gebälk: Die überlegenen Fahrleistungen erkaufte der Kati-Twin mit einem sehr ruppigen Motorlauf