

APRILIA TUONO 1000 R

Erfolgreich im Rennsport, vorbildlich bei der Verarbeitungsqualität und dennoch glücklos im Motorradgeschäft – das war Aprilia zuletzt. Mit gestärktem Rückhalt greifen die Italiener nun wieder an und haben bereits ihr 1000er Naked Bike **AUFGEDONNERT**

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: SCHWARZ, WERK

Recht üppig scheint das Piaggio-Kapital hinter Aprilia zu stehen. 70 bis 100 Millionen Euro sollen investiert werden, bis zum Jahre 2008 sollen neun bis zwölf neue Aprilias präsentiert werden. Eine davon, die neue Tuono 1000 R, wird bereits in diesen Tagen an die darübende Händler-schaft ausgeliefert. Technisch profitiert die von aufrechten Vollstreckern favorisierte Tuono auch künftig fast eins zu eins von der Basis des hauseigenen Superbikes RSV Mille. Deren letztes Modell-Update übernimmt die Tuono nun weitgehend. Was das genial verschärfte Heckdesign angeht, greift sie sogar schon der nächsten Mille-Generation vor.

Bis auf die gestrippte Verkleidung ist dieser Landstraßenbräter also veritables Superbike-Material: Leichtmetall-Chassis samt Hinterradschwinge, voll einstellbare Upside down-Gabel von Showa, voll einstellbares Federbein von Sachs und nicht zuletzt die zwei im Winkel von 60 Grad zueinander stehenden Zylinder mit 998 ccm Hubraum und 133 PS Spitzenleistung. Das vom österreichischen Motorenspezialisten Rotax zugelieferte Triebwerk wartet neben Wasserkühlung, Vierventiltechnik und Benzineinspritzung nun auch mit Euro 3-tauglicher Katalysatorenregelung sowie mit einer Antihopping-Kupplung auf. Ein patentierter Mechanismus puffert das zweizylindertypisch schroffe Motorbremsmoment beim Herunterschalten ab. In der Praxis hält dies den 190er Hinterreifen tatsächlich vom gefährlichen Stempeln ab, nur fragt man sich, warum diese moderne Kupplung trotz hydraulischer Ansteuerung einen



Der Löwenkopf: Seit einiger Zeit zum Aprilia-Erkennungsmerkmal stilisiert, zielt er bei der neuen Tuono die seitlichen Abdeckungen im Lenkkopfbereich



Funktional und effektiv: rahmenfestes Cockpit mit großem Digitaldisplay, breite Lenkstange. Upside down-Gabel und Handhebel einstellbar

so kräftigen Zug am Handhebel erfordert.

An anderer Stelle hat die Benutzerfreundlichkeit einen großen Sprung nach vorn gemacht: Schon ab rund 2500/min ist der Sport-Twin bereit für beherztes Öffnen der 57-Millimeter-Drosselklappen und legt rund an Umdrehungen zu. Vergessen ist das zeitweise unwillige

Geruckel des Vorgängermodells. Entschlossen druckig, dem knappen Liter Hubraum entsprechend, geht's durch die für Überland-Roadster wichtige Drehzahlmitte. Erst darüber brechen die Gene des Leistungssportlers durch.

Und wie: Ab zirka 8000/min, wenn das trockene Tieftonstakkato zum raumgreifenden Alarm

anschwillt, gilt es richtig harten Schub zu kontrollieren. Mit der breiten Kommandostange kein Problem – sie ist neben der fehlenden Verkleidung das zweite wesentliche Unterscheidungsmerkmal gegenüber der buckstummelbestückten Mille. Leicht abgestützt, weil ambitioniert Vorderrad-orientiert sitzt man dahinter, sportlich kom-



133 clean ausgepresste PS
unter Kontrolle: Kurvige Landstraßen
sind das Revier der Tuono

Aprilia Tuono 1000 R, Modelljahrgang 2006: Motor und Fahrwerk entstammen der 2005er Mille, das Heckteil soll hingegen auch die künftige Mille schmücken. Im Stil der OZ-Schmiederäder gefallen die blauen Gussräder



pakt integriert über das flache Sitzpolster und die schräglagenfreundlich platzierten Fußrasten. Dieses Sitzdreieck passt, wirkt sofort stimmig, im Gegensatz beispielsweise zu den Monstern von Ducati, wo der Lenker meist zu tief angebracht ist. Für zierliche, wenig zimperliche Sozias versteckt sich unter

der schicken Abdeckung ein zweiter Sitzplatz.

Auf dem Rücken der Tuono wird Roadster-Dynamik der Oberliga geboten, als praktisch verwertbare Portion. Ohne zu Zucken, mit transparent geradliniger Impulsaufnahme überzeugt das Superbike-Chassis, das sich gegen dilettantische

Fahrversuche mit einem Lenkungsämpfer an der unteren Gabelbrücke zu schützen weiß. Rund 210 Kilogramm vollgetankt gelten unter ähnlich potenten Muscle-Bikes als fast schon schwindstüchtig leicht. Kein Wunder, dass die trendgerecht radial an der Gabel verschraubten Bremszangen mit

höchster Effektivität zu Werke gehen. Vorn wie hinten ist die Bremswirkung sehr gut kontrollierbar. Als Erstausrüstungsreifen kommt leider die vergleichsweise hölzern abrollende Type Dunlop D208 zum Einsatz. Mit alternativer Bereifung lassen sich Agilität und Treffsicherheit sicher weiter steigern.

Für Euro 3-Abgaswerte: Die Lambdasonde misst den Restsauerstoffanteil im Abgas

Vorteilhaft gelöst: Trockensumpf-Schmiersystem mit transparenter Steigleitung zur Ölstandkontrolle



Oberliga-Roadster
mit insgesamt bestechender
Funktion



Angesichts der gebotenen Technik und der nicht nur für italienische Verhältnisse vorbildlichen Verarbeitungsqualität ist der Preis von 11 290 Euro vergleichsweise fair kalkuliert. Konsolidierung, Neuaufstellung – die Abläufe hinter den Kulissen repräsentiert diese neue Aprilia bereits. Was bleibt,

ist der Donner – italienisch tuono – und auch das „R“ im Typkürzel raunt sie sehr entschlossen. Sie fordert, sie will ihr Potenzial demonstrieren, drückt laufend aus dem legalen Rahmen. Landstraßensofas mit ruhigerem Puls gibt es bei Aprilia auch. Aber die heißen Moto Guzzi. □

MO MEINT:

Ein Fighter? Zumindest kämpft die neue Tuono um den Titel „schönstes Heck“. Performance und Verarbeitung rechtfertigen den Preis.

Flacher, aber durchaus langstreckentauglicher Fahrersitz, Sozuspolster unter der Abdeckung



TECHNISCHE DATEN: APRILIA TUONO 1000 R

Preis: 11 290 Euro inklusive Liefernebenkosten
Leistung: 133 PS (98 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 8750/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt, Zylinderwinkel 60 Grad. Vier Ventile pro Zylinder, dohc, Bohrung x Hub 97 x 67,5 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 11,8. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen- \varnothing 57 mm. Geregelt Katalysatoren. Elektrostarter. Sechsganggetriebe mit Antihopping-Kupplung. Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Upside down-Telegabel, \varnothing 43 mm, voll einstellbar. Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 133 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 320 mm, Scheibenbremse hinten, \varnothing 220 mm. Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad. Sitzhöhe 810 mm. Tankinhalt 18 Liter. Gewicht vollgetankt 209 kg, zulässiges Gesamtgewicht 401 kg
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Kundendienst bei 1000, dann alle 7500 km
Fixkosten: Steuer 73,60 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 196,50 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

Düsenjäger-Stil
außerhalb des Kitsch-Bereichs:
Tuono-Heck

