


TEST

Aprilia 1000 Tuono R – KTM Super Duke



STURM &

A photograph of a rider on a KTM Super Duke motorcycle leaning into a turn. The rider is wearing a grey and white racing suit, a red and white helmet, and blue and black riding boots. The motorcycle is orange and black, with 'DUKE' written on the fuel tank. The background is a solid green color.

Supersportlich Motorrad fahren mit hohem Lenker und geradem Rücken – eine bestechende Idee. Wer von der beinhalten Askese reinrassiger Renner die Nase voll hat, weiß wovon die Rede ist. Aprilia Tuono und KTM Super Duke versprechen Schräglagenlust ohne Bandscheibenfrust. Geht das Rezept auf?

& DRANG

Stabilitätspakt: Die Tuono R kann ihre Vorteile besonders bei hohen Geschwindigkeiten ausspielen



Fotos: Jürgen Mainz/Wolfgang Sporkowski



Vergnügungsbarometer: Aprilia-Cockpit mit Bordcomputer



Nackter geh's kaum: KTM setzt auf den orangenen Baukasten

Vorreiter waren einst die so genannten „Superbike-Umbauten“. Gängige Supersportler vom Schläge einer Honda Fireblade oder Yamaha R1 bekamen einen breiten Rohrlenker verpasst und standen fortan als komfortable Kurvensuchgeräte zur Verfügung. Der Begriff „Superbike“ ist dabei aus heutiger Sicht etwas irreführend, aber diese Bezeichnung kommt noch aus den frühen 80er Jahren, als diese Rennklasse mit Naked Bikes bestückt war.

Und was den Rennfahrern vor gut 25 Jahren recht war, das ist uns heute billig. Zumindest wenn der Spaß Vorrang vor der Stoppuhr hat. Denn zu wirklichen Top-Rundenzeiten braucht es in diesem Millennium halt schon Stummellenker und Vollverkleidung.

Doch zurück zum Anfang. Das Urrezept des Superbike-Umbaus lässt sich anhand der Aprilia 1000 Tuono R lückenlos nachverfolgen. Der arrivierte Kurvenspezialist RSV Mile R musste ein paar Federn lassen, seine Vollverkleidung abgeben und

die Stummellenker gegen ein dickes Alurohr eintauschen – und fertig war die Tuono. Okay, Motorabstimmung und Fahrwerksbalancé wurden neu austariert, aber die Hardware zeigt sich höchst ähnlich bis identisch.

Ganz anders die Genesis der KTM Super Duke. Mangels supersportlicher Genspender im eigenem Hause mussten die Mattighofener das Rad neu erfinden. Und ließen dabei, quasi als Reflex, noch ein paar Endurofeatures mit einfließen. So hat die SuDu am Hinterrad einen für Straßensportler enorm langen Federweg von 160 Millimetern, auch die Sitzhaltung vermittelt einen Hauch Geländeflair.

Beide Hersteller bemühen also grob unterschiedliche Philosophien, um den ultimativen Asphaltbrenner auf die Räder zu stellen. Das wird schon beim Blick auf die Motoren klar. Das KTM-Aggregat wurde einst als Leistungsträger für flotte Rallye- und Reiseenduros aus der Taufe gehoben, geringes Gewicht und Druck aus der Mitte gingen vor Laufkultur

und Spitzenleistung. Zentraler Geniestreich der Österreicher war die zwischen den Zylindern des V-Zwo montierte Ausgleichswelle, die direkt die Nebenaggregate mit antreibt.

Eine solche Welle ist auch dringend geboten, weicht der Alpenhammer doch mit 75 Grad Zylinderwinkel deutlich vom vibrationstechnischen Idealwert von 90 Grad ab.

Ein engerer Zylinderwinkel macht zwar keinen schlanken Fuß, aber er verringert das Einbaumaß des Motors, weshalb Aprilia nur 60 Grad zwischen die Zylinder legt, aber folgerichtig direkt zwei Ausgleichswellen verbaut.

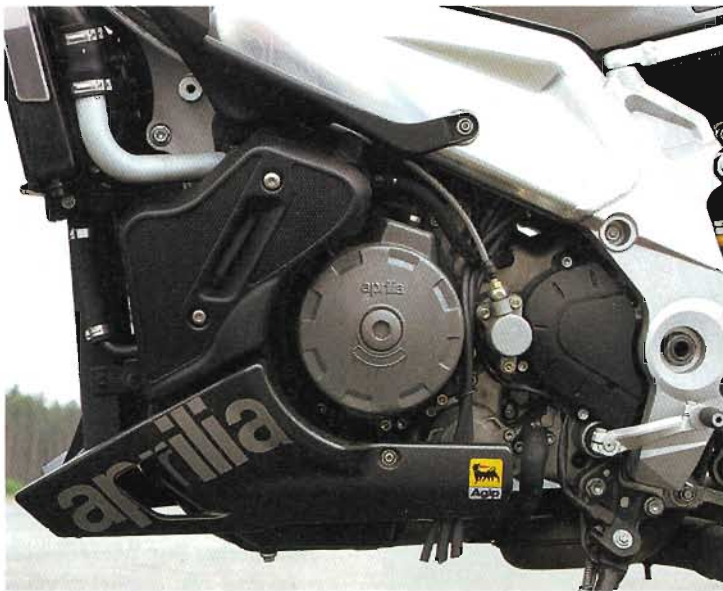
Bei fast identischem Hubraum legen die KTM-Kolben den kürzeren Weg zurück. Das verwundert etwas, denn eine betont kurzhubige Auslegung begünstigt gemeinhin hohe Drehzahlen und hohe Spitzenleistung, geht aber etwas zu Lasten der Durchzugswerte. Dennoch hinkt die KTM der Aprilia nach unserer Messung in Sachen Motorleistung genau zehn Pferdestärken hinterher und riegelt obendrein rund 1000 Touren früher ab. Beim Drehmoment liegen die Kontrahenten dann wieder gleich auf.

Ein Vergleich der Fahrleistungen bestätigt das gemischte Bild. Zumal die Super Duke mit Gewichtsvorteil

Für den ultimativen Asphaltbrenner bemühen Aprilia und KTM zwei grob unterschiedliche Philosophien



Spaß unter den Backen: KTM Super Duke und Aprilia Tuono R machen auch auf dem Rundkurs Riesenlaune – und das ohne sportliche Härte



Das Kraftwerk: Der kernige Aprilia-Twin bietet zu jeder Zeit Drehmoment und Leistung im Überfluss

und kürzerer Übersetzung antritt. Das ermöglicht es ihr, in der Beschleunigung bis etwa 150 km/h gut mitzuhalten, darüber muss sie die zorniger motorisierte Aprilia ziehen lassen. Bei der Durchzugsmessung kann sich die KTM sogar leicht nach vorne spielen.

Erst bei höherem Tempo, wenn der Luftwiderstand im Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt, kann die Tuono sich mit schierer Kraft vorbeidrücken. Diese überlegene Dynamik im oberen Bereich diktiert dann auch die mögliche Höchstgeschwindigkeit. 249 zu 236 km/h attestiert der GPS-Kasten zugunsten der Italienerin. Eine andere Frage ist freilich, ob überzeugte Naked Biker sich überhaupt für Geschwindigkeiten jenseits der 180er Marke interessieren. Und bis dahin herrscht ein annäherndes Unentschieden zwischen den beiden.

Was die KTM aber viele Sympathien kostet, das ist die noch recht provisorisch wirkende Abstimmung der Einspritzanlage. Im Spannungsfeld zwischen Lambda-Regelung, Schubabschaltung und Kaltlaufanreicherung stellt der Motor schon mal beim Anfahren unvermittelt die Arbeit ein, begleitet von einem sattem metallischen Schlag aus dem Anlasserfreilauf. Wenn das mit eingeschlagenem Lenker passiert, ist der Sturz kaum zu vermeiden.

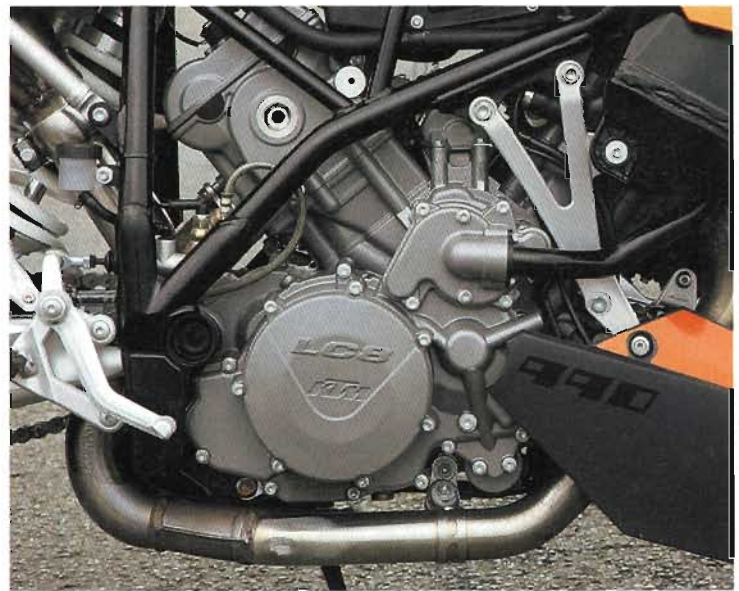
Offensichtlich rächt sich hier das

lange, beharrliche Festhalten der Mattighofener an der konventionellen Vergasertechnik. Und nun, da angesichts von Euro-III ohne elektronisch geregelte Gemischaufbereitung gar nichts mehr geht, müssen die Ingenieure ins kalte Wasser springen und den Entwicklungsvorsprung der Mitbewerber erst mal aufholen.

So hat Aprilia seine großen Zweizylinder vom ersten Tag an per Düse gefüttert – also seit 1998. Und das funktioniert inzwischen prächtig. Saubere Gasannahme und spontane Drehfreude gehen einher mit guter Laufkultur und mechanisch gesundem Lauf. Einzig die Verbrauchswerte könnten günstiger sein. 6,7 Liter auf 100 Kilometer waren es auf unserer Referenzstrecke. Die KTM verfeuert hier sogar satte 7,5 Liter.

Ähnlich unterschiedlich wie die Motorentechnik ist auch das Fahrwerkslayout der beiden Druckmaschinen ausgefallen. Aprilia serviert mit dem Alu-Brückenchassis japanisch angehauchte Mainstream-Kost, dagegen kupfert KTM bei Ducati ab und verschweißt solides Stahlrohr zu einem Gitterverbund.

Doch kommen wir endlich zum interessantesten Teil dieses Vergleichs, dem Tracktest, ausgetragen auf dem großen Handlingkurs des Continental-Versuchsgeländes nördlich von Hannover. Eine perfekte Spielwiese für die beiden Nackt-



Das geht gut: Auch die KTM drückt faustdick auf den Asphalt – ärgerlich sind der hohe Verbrauch und die Abstimmung der Einspritzanlage



Liebe zum Kleinen: Die Tuono ist voller schön gemachter Details



Schön schlicht: Bei der KTM-Gabel steht Funktion im Vordergrund

Klartext

Zylinderwinkel

Es gibt drei Möglichkeiten, einen Zweizylinder frei von Vibrationen erster Ordnung zu konstruieren: Als Boxer, als Reihenmotor (Gegenläufer) und als 90-Grad-V. Alles was davon abweicht, schüttelt sich mehr oder weniger stark. Die wohl ungünstigsten Voraussetzungen bringen Harleys 45-Grad-Motoren mit, weshalb heute selbst die Freunde der „Good Vibrations“ auf Ausgleichswellen bestehen. Eine Sonderrolle nehmen Africa Twin und Co. ein. Eine trickreich gekröpfte Kurbelwelle sorgt bei 52 Grad Zylinderwinkel für Massenausgleich.



Sexy: Am Tuono-Heck zeigen die Italo-Designer ihr Können

Tieffliegender Herzog: Auf dem Handlingkurs des Contidroms kann die Super Duke ihre Vorteile voll ausspielen



Hausmarke: Das WP-Federbein ist über alle Zweifel erhaben

Sportler – und natürlich für das NEWS-Team samt Gästen.

Das geringe Gewicht und die tadellose Stabilität der SuDu sind dort auch ihre größten Pluspunkte, nicht zu vergessen natürlich das extrem willige und neutrale Einlenkverhalten. Sicherlich auch ein Resultat des lobenswert schmalen 180er Hinterradreifens. Aprilia verbaut eine etwas breitere 190er Pelle – kein reiner

Modegag, schließlich müssen hier auch mehr Leistung und Gewicht getragen werden.

Die Gesamtgeometrie der Aprilia kommt natürlich aus dem Rennsport, was ihr in schnellen Kurvenabschnitten klare Stabilitätsvorteile verschafft, mit den engen Haarnadelpassagen kommt dagegen die handlichere Super Duke besser zurecht. Beim harten Gasanlegen, aber

auch beim Spätbremsen liegt die Tuono satter auf dem Asphalt.

Die Bremsen sind übrigens bei beiden Maschinen ein Gedicht. Mehr als zwei Finger braucht es eigentlich nie, und wer zu grobmotorisch zu langt, der riskiert den Überschlag übers Vorderrad. Besonders die KTM neigt zu spontanen Stoppies, die nicht immer gewollt sein müssen.

Das Tuono-Fahrwerk stammt direkt aus dem Rennsport. Das macht sie stabiler – und weniger handlich

Ob die radiale Montage der Brembo-Sättel der Aprilia zu Vorteilen verhilft, darf freilich bezweifelt werden. Die KTM-Stopper – ebenfalls von Brembo – sind konventionell verschraubt und lassen keine Nachteile erkennen. Andererseits wird das Gerücht gehandelt, dass die 2007er Superduke mit Radial-Zangen und verlängerter Schwinge daherkommen wird.

Insgesamt benimmt sich die KTM auf dem eher eng gesteckten Kurs agiler und williger. Die Aprilia könnte sich auf schnelleren Passagen erheblich besser profilieren, doch ihre Stabilitätsvorteile und die überlegene Dynamik im obersten Geschwindigkeitsbereich nützen ihr auf diesem Terrain wenig. Dagegen fühlt sich die Super Duke hier per-

fekt aufgehoben und wuselt um die Ecken, dass es die schiere Freude ist.

Doch werfen wir noch einen Blick auf Ausstattung und Verarbeitung. Und hier kann man wieder die unterschiedlichen Ansätze der beiden Hersteller sehen. KTM beschränkt sich auf das Notwendigste und lässt bei den Detaillösungen auch schon mal die Fünf gerade sein. Etwa die unsägliche Reservelampe, die bereits bei vier Litern Restmenge anspringt und den Fahrer viel zu früh zur Tankstelle beordert.

Und nach dem Tanken braucht das blöde Ding zwölf Kilometer um zu merken, dass wieder Sprit im Tank ist. Angesichts des kleinen Tanks und des hohen Verbrauchs eine echte Zumutung.

Solche Perfektionslücken sind der Aprilia dagegen völlig fremd. Exakte Instrumente und ein vielseitiger Bordcomputer lassen keine Wünsche offen. Die Verarbeitung ist bis ins Detail Vorbildlich und auch das Finish ist makellos.

Worüber wir noch gar nicht gesprochen haben, das ist das völlig gegensätzliche Design des Duos. Und darüber braucht man vielleicht auch gar nicht zu reden. Schönheit liegt ja bekanntermaßen im Auge des Betrachters. Und wer die eine schön findet, wird die andere hassen.

Wulf Weis

Kurz-Check

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



NEWS-Testchef Wulf Weis

Fazit: Früher kam die Perfektion aus Japan und die Emotion aus Italien. Jetzt liefern die Österreicher die Stimmungskanone – und aus Italien kommt der erstklassige Maschinenbau. Jenseits aller Geschmacksfragen muss aber wohl vor allem klar sein, was man sucht. Ein Spielmobil für den Samstagnachmittag wie die KTM oder eine verlässliche Begleitung für alle Schräglagen des Lebens. Auf der Rennstrecke machen beide Spaß.

Aprilia 1000 Tuono R



Geometrie wie die Supersportler: Bis auf Lenker und Verkleidung entspricht die Tuono R der 2005er-Version des Supersportlers Mille R

Motor, Kraftübertragung:*

Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V
 Hubraum: 998 cm³
 Bohrung x Hub: 97,0 mm x 67,5 mm
 Ventile pro Zylinder: 4
 Gemischaufbereitung: Einspritzanlage
 Leistung: 98 kW (133 PS) bei 9500 min⁻¹
 max. Drehmoment: 102 Nm bei 8750 min⁻¹
 Abgasreinigung: G-Kat
 Kraftstoff: Superbenzin
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter,
 6-Gang-Getriebe, Kette

Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*

Rahmen: Brückenrahmen aus Aluminium
 Nachlauf: 104 mm
 Lenkkopfwinkel: 25°
 Radstand: 1410 mm
 Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
 Federung hinten: Aluschwinge 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 inkl. MwSt.: 11 290 Euro
 *Herstellerangaben

MOTORRAD NEWS-Messwerte

Verbrauch min./max./Durchschnitt:
 4,6/10,6/6,7 l/100 km
 Reichweite min./max./Durchschnitt:
 170/391/269 km

Vmax/Tacho (km/h): 249 / 271
 Geschwindigkeit bei Tacho 100 km/h:
 95 km/h

Beschleunigung:
 0 – 100 km/h: 3,6 sek
 0 – 140 km/h: 5,7 sek
 0 – 180 km/h: 8,7 sek
 0 – 200 km/h: 11,0 sek
 400 m bei stehendem Start: 11,5 sek

Durchzug im 4. Gang:
 50 – 100 km/h: 4,1 sek
 50 – 140 km/h: 7,6 sek
 50 – 180 km/h: 11,2 sek

KTM Super Duke



Shortcut: Die KTM Super Duke ist von vorne bis hinten auf extreme Handlichkeit ausgelegt

Motor, Kraftübertragung:*

Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V
 Hubraum: 999 cm³
 Bohrung x Hub: 101,0 mm x 62,5 mm
 Ventile pro Zylinder: 4
 Gemischaufbereitung: Einspritzanlage
 Leistung: 88 kW (120 PS) bei 9000 min⁻¹
 max. Drehmoment: 100 Nm bei 7000 min⁻¹
 Abgasreinigung: G-Kat
 Kraftstoff: Superbenzin
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter,
 6-Gang-Getriebe, Kette

Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*

Rahmen: Gitterrohrrahmen aus Stahl
 Nachlauf: 103 mm
 Lenkkopfwinkel: 25°
 Radstand: 1438 mm
 Federung vorn: Telegabel, 135 mm Federweg
 Federung hinten: Aluschwinge mit
 Zentralfederbein, 160 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-Schwimmsattel

Füllmengen, Preis:*

Tankinhalt: 15 l
 Preis inkl. MwSt.: 11 980 Euro
 *Herstellerangaben

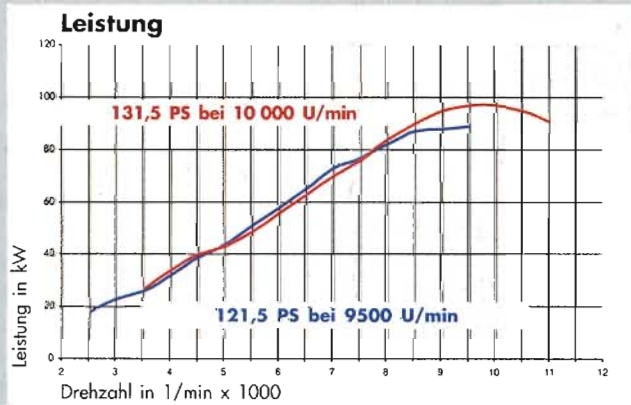
MOTORRAD NEWS-Messwerte

Verbrauch min./max./Durchschnitt:
 4,7/11,5/7,5 l/100 km
 Reichweite min./max./Durchschnitt:
 130/319/200 km

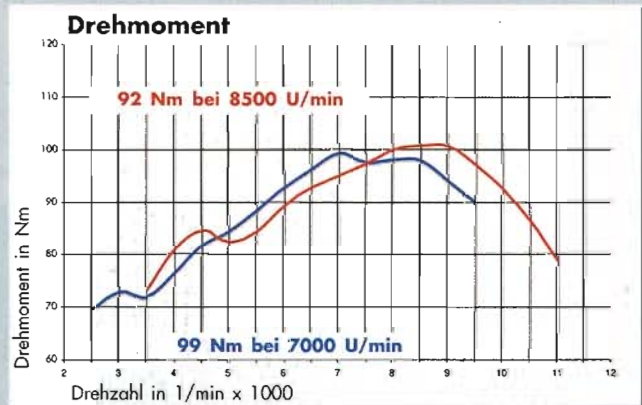
Vmax/Tacho (km/h): 236 / 252
 Geschwindigkeit bei Tacho 100 km/h:
 94 km/h

Beschleunigung:
 0 – 100 km/h: 3,7 sek
 0 – 140 km/h: 5,9 sek
 0 – 180 km/h: 9,2 sek
 0 – 200 km/h: 12,4 sek
 400 m bei stehendem Start: 11,6 sek

Durchzug im 4. Gang:
 50 – 100 km/h: 4,1 sek
 50 – 140 km/h: 7,2 sek
 50 – 180 km/h: 10,8 sek



Spiel mit Grenzen: Die Super Duke macht bei 8500 Umdrehungen dicht, die Aprilia trompetet fröhlich weiter



Kopf an Kopf: Bis 7000 Touren drückt die Super Duke etwas kräftiger auf die Kurbelwelle



Bahn frei

Zweite Runde am Contidrom: Natürlich wollten wir auch die Meinung der NEWS-Leser zu Aprilia Tuono R und KTM Super Duke wissen.



Andreas Gehrke

Aprilia Tuono R

„Da muss man sich schon mal nach vorn beugen, wenn der dritte Gang eingelegt, der Gashebel voll auf ist und das Vorderrad am Boden bleiben soll. Kraft pur. Leider ist das Fahrwerk für meinen Geschmack zu sehr auf Handling getrimmt. Das geht genau so lange gut, bis der

Motor das Vorderrad vom Asphalt hebeln möchte. Motor, Bremsen, das Fahrwerk an sich, alles okay. Bestimmt eine gute Wahl, um überall Spaß zu haben. In der Stadt, auf der Landstraße und zur Not auch mal auf der Autobahn. Tolles Bike.“

KTM Super Duke

„Wow, wat für ein Geschoss. Kraft, Handlichkeit, geringes Gewicht, eine Sitzposition, die immer dazu einlädt, doch lieber abseits der Straße rumtoben zu wollen. Sie kann ihre Herkunft nicht verbergen, was dem Spaß auf der Piste aber keinen Abbruch tut. Tolles Motorrad, mit dem man noch tollere Schräglagen fahren kann. Sicherlich braucht es einige Eingewöhnung in die Geometrie, bis man die großen Kraftprotze der Superbikes nach Strich und Faden versägt. Der Zeitpunkt ist aber vorprogrammiert...“



Hansjörg Baumann

Aprilia Tuono R

„Bella Italia, bene vibrazione! Bäriger, brummiger Motor, der keine Zweizylinderwünsche offen lässt. Die Kraft der zwei Herzen! Geniale Beschleunigung bis über 200 km/h. Ein Motorrad mit Charakter, bei dem alles funktioniert. Fahrwerk, Bremsen, Verarbeitung – alles bestens. Ein wunderschönes Heck, das nur Ragazzi&Co so gestalten können. Trotz breitem Lenker sind auch auf der Rennstrecke schnelle Runden möglich und man kann so manchem Supersportler am Hintern kleben. Ein ideales Motorrad für die Landstraßenhatz. Die möchte ich noch gerne haben!“



KTM Super Duke

„Was soll ich sagen? Ich fahre das Ding selber. Ein Motorrad mit Kanten und Ecken, das sich trotzdem sehr flüssig und schön fahren lässt. Hohe Sitzposition. Wahnsinns Blubber-Sound. Hammer-Motor und bissige Bremsen. Kraft und Durchzug genügend vorhanden. Für die Rennstrecke ist es natürlich nicht die beste Wahl, aber der Spaßfaktor ist bei diesem Motorrad hundertprozentig vorhanden. Über kleine Macken wie plötzlich ausgehenden Motor sehe ich mit rot-weiß-roter Brille hinweg. Dazu kommt das tolle Design.“



Susanne Rippholz

Aprilia Tuono R

„Auffallend schön ist ihr Heck: Raffinierte Windungen und die harmonischen Farbschattierungen verteilen sich elegant bis zur Front. Verkleidung gibt's kaum, beim Aufsitzen bemerke ich die bequeme Sitzhaltung. Schon nach den ersten Kilometern auf dem Contidrom geraten wir in beschwingte Harmonie. Spielend steigere ich das Tempo und meine Italienerin und ich genießen die langgezogenen Kurven. Die Geräusche, die meine Knieschleifer auf dem Asphalt hinterlassen, vermischen sich mit dem satten Klang des Motors. Mein lieber Mann, Motorrad fahren kann richtig Spaß machen!“



KTM Super Duke

„Schon seit Monaten liebäugle ich mit diesem skurrilen Ungetüm. Nun steht sie leibhaftig vor mir. Wäre der Wind bereit, mir Platz zu machen? Das österreichische Biest reagiert sofort auf jeden Dreh des Gasgriffs. Sehr wenig fegen wir durch die Kurven. Wie vereine ich mich am geschicktesten mit dem Alpenluder, um möglichst wenig Wind abzukommen? Diese Frage habe ich für mich nicht klären können – auch nicht, ob wir je beste Freunde sein können.“

