

SAHNE- SCHNITTE

Sie sieht aus wie die Aprilia-Superbike-Waffe und ist es eigentlich auch - nur das fehlende Plastikkleid und der breite Lenker kratzen an der Racer-Illusion.

Sahne! Etwas anderes fällt einem nicht ein – einfach Sahne! Gas zu, anbremsen und dann dieser geile Moment: wieder volle Brause. Der V4 geht so wunderschön ans Gas und zieht so erdig durch – Sahne eben.

Diese Performance hat uns der Tuner Dominik Klein aus Dillingen schon bei seinem RSV4-Superbike auf dem diesjährigen TunerGP vorgeführt. Logisch hatte der Saarländer den Ehrgeiz, dieses Glücksgefühl auch Naked Bike-Fans zu servieren, als er sich der Tuono APRC zuwandte. Aus dieser formte er die Tuono Factory APRC – ein feines Einzelstück mit allem Pipapo.

Motorseitig hat sich Klein allerdings nicht so ins Zeug gelegt wie beim Racebike. Warum auch? Die Tuono steht für ein Naked Bike gut im Futter und Laufkultur haben unsere Tests dem V4 ohnehin immer attestiert. Aber Klein ist es gelungen, alles noch einen Tick besser hinzubekommen, als er das Mapping für die Akrapovic-Titan-ESD-Anlage angepasst hat.

Elektronisch ist die APRC ja schon mit allem ausgestattet, was das Racer-Herz begehrt: fein regelnde Traktionskontrolle, Schaltautomat, Wheeliekontrolle und, wer mal Rennen damit fahren will, kann sich beim Start sogar auf die Launch-Control verlassen.

Aber Aprilia bietet den unverkleideten Brenner bisher ohne das renngeile Fahrwerk an, dass ihm Dominik Klein jetzt kredenzte und das im Supersportler in der Factory-Version zu haben ist. Deshalb prangt an Vorder- und Hinterhand nun das blaue Emblem aus Schweden: Öhlins-Gabel, Öhlins-Federbein und der Lenkungsämpfer noch dazu.

Auf den Testrunden in Hockenheim war das natürlich eine feine Sache, das Feedback trotz etwas ungelenkem, hohem und breitem Lenker sehr deutlich. Das war auch nötig, denn der montierte Pirelli Rosso Corsa mag auf der Landstraße ein feister Feger sein, in den schnellen Ecken mit tiefer Schräglage kündete das erlesene Fahrwerk dann aber allzu schnell vom Grenzbereich der Pellen und nicht selten mischte sich die TC ein. Unter diesen Umständen gewalt-sam übers Vorderrad einbiegen? Uuääh, besser nicht!

Zu schade, denn mit Slicks hätte die Aprilia ihren Killer-Charakter voll ausspielen können und deutete so bereift lediglich an, zu was sie auf der Hausstrecke alles im Stande ist. Dort sieht Klein schließlich den Haupteinsatzort seines Brenners, weshalb dezente LED-Miniblinker, der kurze Kennzeichenhalter, LSL-Spie-

gel wie auch die Bagster-Sitzbank mit dem Tuono-V4-Logo dazu kamen. Die Pazzo-Klapphebel sprechen aber für die Racer-Seele der Tuono Factory.

Und die zeigt sie auch unverhohlen bereits im Stand. Factory-Superbike-Lackierung und -Schriftzug als dezente Hinweise an die Betrachter lassen daran keinen Zweifel. Dazu gesellen sich etliche Karbon-Teile. Das macht einfach an und so fahren wir doch noch einige Male raus, lassen die Brembo-Factory-Monoblöcke – die gesamte Bremsanlage ist auf Racing-Niveau – sich gnadenlos in den Scheiben verbeißen und freuen uns diebisch an jedem Kurvenausgang auf den Dreh am rechten Lenkerende. **PS** Huuaaah, Sahne!

Die Akrapovic-Tüte hat einen schönen V4-Schlag drauf und trotzdem ABE



Die kleinen LED-Blinker können der scharfen Optik nichts anhaben



Blick frei auf pures Gold: Die Öhlins-Gabel beschert echtes Race-Feeling (oben). Dieser Motor hat den GB-Schoner wahrlich verdient

DATEN

Klein-Aprilia Tuono Factory

Antrieb Vierzylinder-V-Motor, vier Ventile/Zylinder, 123 kW (167 PS) bei 11 500/min*, Drehmoment 112 Nm bei 5500/min*, 999 cm³, Bohrung/Hub: 78,0/52,3 mm, Zünd-/Einspritzanlage, 48-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Sechsganggetriebe, Kette

Fahrwerk Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel: 63,0 Grad, Nachlauf: 107 mm, Upside-down-Gabel, Ø Gabelinnenrohr: 43 mm, Zentralfederbein mit Umlenkung

Räder und Bremsen Leichtmetall-Schmiederäder, 3,50 x 17/6,00 x 17, Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 190/55 ZR 17, 320-mm-Doppelscheibenbremse mit radial angeschlagenen Monoblocks vorn, 220-mm-Einzelscheibe hinten

Gewicht 200 kg vollgetankt

Preis 19 000 Euro

*Herstellerrangaben