



BLACK V4 THUNDER

Eine Aprilia RSV4 Factory APRC weiter zu verbessern ist ein sehr ambitioniertes Projekt. Dominik Klein schrekt davor nicht zurück - zum Glück.





Motorrad Klein GmbH
Röntgenstraße 5
66763 Dillingen/Saar
Telefon 0 68 31/7 31 40
www.motorradklein.de

Text Jo Bauer **Fotos** Bilski, Jahn, fact

Der Tuner-GP 2012 hat es in mehreren PS-Ausgaben gezeigt: Einige Tuner legten sich ganz mächtig ins Zeug. Wie Dominik Klein, der erstmals keine Yamaha aus seinem Transporter rollte. Dass er sich bei Tuner-GP-Projekten immer wieder selbst übertrifft, hat er die letzten Jahre eindrucksvoll bewiesen. Doch eine Aprilia RSV4 Factory APRC weiter zu verbessern ist nicht nur schwierig, sondern kommt selbst bei einem erfahrenen Tuner einer Herkules-Aufgabe gleich.

Warum? Weil eine RSV4 Factory bereits ab Werk eine Waffe ist, die aus der Kiste heraus das Potenzial hat, ganz vorne mitzufahren. Der saarländische Edelschrauber lässt sich davon aber nicht beirren und zieht alle Register eindrucksvoll: Schon nach drei Runden auf der Klein-Aprilia atomisiert ich meine auf einer S 1000 RR aufgestellte Bestzeit! Der kleinste Zupfer am Gasgriff wird in Vortrieb umgesetzt. Und das – dank der perfektionierten Elektronik von supergefühlvoll bis megaböse – immer be-

herrschbar. Das Fahrwerk passt 100 Prozent zum potenteren Motor, und das Feedback der RSV4 ist dank K-Tech-Fahrwerk und Dunlop-Slicks mehr als direkt. Das Bike fährt, bildlich gesprochen, wie auf Schienen. Kaum denke ich an eine neue Linie, schon folgt es dem kleinsten Lenkimpuls. Selbst bei den unvernünftigsten Drifts kommt nie Unruhe ins Fahrwerk. Bärenstark zeigt sich die RSV4 nicht nur beim Rauspowern am Kurvenausgang, sondern auch am Eingang: Die Bremse bleibt immer bissig und stabil, das geniale Gefühl fürs Vorderrad sorgt für unendliches Vertrauen und schürt die Lust auf harte Infights. Das Beste an Dominik Kleins Tuning ist die Tatsache, dass nichts das Fahren beeinträchtigt. Alles funktioniert einwandfrei und unauffällig. Wie bekommt er das nur hin?

Er sieht immer das Gesamtkonzept und kümmert sich deswegen um alle Details. Das fängt bei der Motor-Elektronik an. Denn „da kann man einiges besser machen“, wie Dominik schmunzelnd verrät. Ergo hat er kurzerhand den komplett-

ten Kabelbaum modifiziert und ein Rapid-Bike-Racing-Modul implantiert, das fast alle relevanten Werte der acht Einspritzdüsen und der Zündung ändert. Dafür werden Korridore programmiert, die je nach gewähltem Gang, Fahrzustand und Lambda-Wert die Verbrennung und somit die Leistung optimieren. Während der Fahrt lernt dieses Gerät ständig dazu und justiert alle Werte in den beschriebenen Bereichen nach. Dann baute Dominik den Ölkreislauf so um, dass er sich ohne thermische Überbelastung den Lüfter sparen kann. Weitere Opfer der Radikal-Diät waren Batterie, Auspuffanlage, Kette, Verkleidung, Schrauben und vieles mehr. Selbst der originale Schaltautomat flog raus. Statt dessen kam ein Quick-Shifter von Tellert an die Aprilia. Kürzere Zünd-Unterbrechungszeiten und – viel wichtiger – die Überprüfung, ob der Gang richtig sitzt mittels Gang-Weg-Sensoren, sind die Argumente für die Rochade. Die leichte Karbon-Verkleidung, viele Titanschrauben



Aus dem Vollen gefräst: die Magura-Radialpumpe mit 20 Millimeter Kolbendurchmesser und variabler Anlenkung





Die Austin-Racing-Fußrastenanlage ist leicht und bietet große Verstellmöglichkeiten

und etliches mehr helfen, das Gewicht auf 194,5 Kilo zu drücken.

Das originale Fahrwerk wird, wie bereits erwähnt, von britischen K-Tech-Komponenten ersetzt. Konkret: Vorne steckt eine SuperBike KTR 2-Gabel in IMA-Racing-Gabelbrücken, hinten stützt sich die Italienerin auf einem 35 DDS-Stoßdämpfer ab. Ein BKG 2D-Lenker verbessert die Racing-Sitzhaltung, während am unteren Ende der Gabel edelste Brembo GP4-RX-Zangen in fette T-Drive-Scheiben



Stabil und ein Hingucker: die gefräste Gabelbrücke von IMA-Racing

beißen. Eine radiale 20-mm-Magura-Handarmatur vollendet die Bremse.

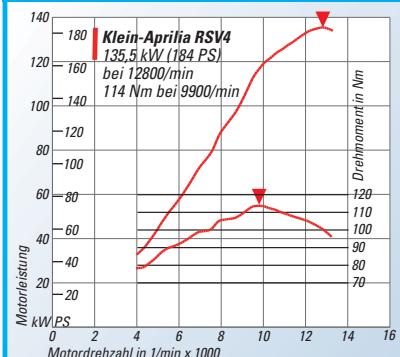
Um ein so wertvolles Geschoss auch ordentlich auf Spur zu halten, wanderten Superkleber von Dunlop auf die Schmiederräder. Die einzige Kritik könnte man am 17 Zoll großen Vorderrad üben. Um schnelle Kurvenwechsel weiter zu erleichtern, würden der Klein-Aprilia ein 16,5-Zoll-Vorderrad mit einem 125/80-420-Slick gut zu Gesicht stehen. Als ich Dominik Klein darauf anspreche, grinst er nur wissend und winkt ab: „Schon klar, darüber hatte ich auch mal nachgedacht. Aber so montierst du Straßen-Pellen, änderst noch ein paar Kleinigkeiten und die Aprilia ist zulassungsfähig!“ Diese V4-Waffe zulassungsfähig? Wow, da bin sogar ich für einen langen **PS** Moment sprachlos.

DATEN

Gewicht:
vorn/hinten:
Leistung:
Preis:

194,5 kg
52,7/47,3 %
184 PS
35 000 Euro

Leistung an Kurzhilfe, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250



Leistungszuwachs dank Know-how. Tuner Dominik Klein optimierte die Motorperipherie und die Elektronik der Aprilia RSV4. Ihr Motor blieb ungeöffnet und wird somit auch lange halten. Ein Spaß-Garant: Die Mehrleistung steht über dem gesamten Drehzahlbereich spürbar zur Verfügung.



Schwarz-matt und schnell. Schwarze Mamba, Schwarze Witwe oder Black Beauty, alle Bezeichnungen passen bestens