



OBERLIGA

Wenn sich ein Großroller zum ABS auch die Traktionskontrolle redlich verdient hat, dann ist es der neue Muskelprotz von Aprilia



TEXT MICHAEL BERNLEITNER
FOTOS MILAGRO

S tell dir vor, du gibst Vollgas, und es passiert – nichts. Obwohl die 55,9 kW (76 PS) Leistung aus einem V-Twin mit immerhin 839 Kubik entweder den Asphalt aufreißen, den Reifen rauchen lassen oder wenigstens die Schottersteinchen wegspritzen lassen müssten. Oder besser gesagt, es passiert wenigstens ein bisschen was: Unspektakulär und ohne Tücke setzt sich der mächtige Scooter in Bewegung und nimmt Fahrt auf. Die neue Traktionskontrolle der ABS/ATC-Version des SRV 850 wurde von der Aprilia-Rennabteilung entwickelt und abgestimmt, das sind die Leute, die in Noale bei Venedig die Erfahrungen und Erkenntnisse von den internationalen Rennstrecken direkt auf die Straße bringen. Mit der Aprilia

Vom Aprilia Racing Department direkt auf die Straße

RSV4 hat man das Weltmeister-Superbike des Jahres 2010, und derzeit (Stand Juli 2012) führt Max Biaggio auf der RSV4 schon wieder die WM-Punkteränge an. Traction Control bei Serienmaschinen baut Aprilia bereits in die Shiver und in die Dorsoduro ein.

Rückblende ins Jahr 2008. Bei der Stadtbahnbrücke Währingerstraße fängt der Regen an, die Kreuzung vom Gürtel zur Döblinger Hauptstraße ist schon sehr glitschig. Ich sitze auf dem damals neuen und Aufsehen erregenden Gilera GP 800, der ja bekanntlich (bis auf einige Teile des Bodyworks) zu 99,8 Prozent baugleich mit dem SRV 850 ist, und habe großen Respekt vor dem Drehmomentmonster. Aus purem Selbstschutz, wie sich gleich beim Abbiegen von der Döblinger Hauptstraße in die Billrothstraße zeigen wird. Der Verkehr drängt, alle wollen nach Hause zum Grillen oder zum Heurigen. Über die nassen Straßenbahnschienen nur einen Millimeter Gasgriff zuviel und der GP 800 steht quer. Bei zwei Millimeter zuviel hätte ich mich auf die Jacke geworfen. Der V2-Roller reagiert grimmig und will mit sehr delikaten Gasgriffbewegungen chauffiert werden.

Nach Österreich kommt jetzt auch die ABS/ATC-Version des Aprilia SRV 850 um 11.995 Euro, und das ist gut so. Neben dem reinen Imagetransfer durch die sportlichste Marke im Piaggio-Mutterkonzern hat man sich bei Aprilia gründliche Gedanken darüber gemacht, wie man dem bislang überschaubaren Verkaufserfolg des kräftigen Maxirollers auf die Sprünge helfen kann. Elektronische Fahrhilfen wie Antiblockiersystem und Antischlupfregelung auf dem neuesten technischen Stand dürfen dem stärksten und schnellsten Roller der Welt nicht mehr vorenthalten bleiben. Unterschiedlich zu den ASR-Systemen in den neuen Piaggio-Modellen Beverly 350 und X10 gibt es beim ATC („Aprilia Traction Control“) einen Normalmodus und einen Sportmodus. Während die Grundeinstellung für den Alltagsbetrieb und den Stadtverkehr empfehlenswert ist, erlaubt der Sportmodus etwas mehr Schlupf am Hinterrad und kann von beherzten Fahrern gewählt werden, wenn man ganz besonders eilig unterwegs sein will. Aprilia sagt dazu, dass man damit am Kurvenausgang zehn Prozent mehr Geschwindigkeit erreichen kann als im restriktiver regelnden Normalmodus.

Erkennen die Geschwindigkeitsensoren, dass das Hinterrad zum Durchdrehen neigt, werden Vorzündung und Einspritzzeitpunkt zurückgenommen und falls das nicht ausreicht, gibt es kompletten Ignition und Injection Cut. Das merkt man sehr gut, wenn man zum Beispiel auf Schotter bei niedrigem Tempo Vollgas gibt – dann ist die Motorleistung für kurze Zeit solange weg, bis sich das System auf langsame Beschleunigung eingeregelt hat. Bei kleinerem Haftungsverlust, etwa über Bodenwellen oder beim Gasgeben in Schräglage, ist die Regelung spürbar weicher. Einen speziellen Schräglagesensor (wie in den teuersten Superbikes) besitzt das ATC nicht. Mit gezielten Handgriffen an der Karosserie wurde der SRV zum echten und authentischen Aprilia-Bike umgestaltet: Der dynamische Vorderbau mit der breiten Lichtleiste (zwei

(1) Viele Infos im überkompletten Cockpit, etwas filigran gezeichnete Zifferblätter

(2) Mit dem mittleren Wählschalter wird die Traktionskontrolle beeinflusst

(3) Das Rücklicht kommt aus der Aprilia Dorsoduro 1200

(4) Ein Integralhelm passt bequem in den Gepäckraum, auch eine 12-Volt-Steckdose ist da

(5) Mächtige Bremsanlage mit Brembo-Gold-Zangen und 300er-Scheiben





Abblendscheinwerfer, ein mittiger Fernscheinwerfer und zwei LED-Begrenzungslichter) und den Air-Intake-Schlitzen ist die Essenz der typischen Aprilia-Formensprache, wie man sie besonders von der hochkarätigen RSV4 kennt. Das schnittige LED-Rücklicht ist dasselbe wie in der Dorsoduro 1200. Der Muskelroller ist nicht nur wirklich muskulös, sondern er signalisiert das auch und schaut – nicht zuletzt durch geschickte Graphics – entsprechend muskulös aus. Kinderspielzeug sieht anders aus.

Dem Performance-Herrschaftsanspruch fallen einige der gewohnten Rollertugenden zum Opfer: Im großen Vorbau gibt es keinerlei Handschuhfach, nicht einmal für Telefonino oder für Klimpergeld – hier sind nämlich einige elektrische und elektronische Peripherieteile und Steuerungen für ABS/ATC untergebracht. Die Sicht nach hinten ist über die kleinen Sport-Rückspiegel mit integrierten Blinkern nicht gerade riesig, sie sind aber gut platziert. Das Sport-Windschild ist nicht mehr höhenverstellbar – aber auch hier muss zur Ehrenrettung gesagt werden, dass der Windschutz dennoch sehr passabel ist und dass der Fahrerhelm völlig verwirbelungsfrei bleibt. Wie durch

den Hubraum und das Motorlayout nicht anders zu erwarten, hat der SRV 850 den breitesten und höchsten Mittelunnel der Rollergeschichte (wenn man von Hybridkonzepten wie dem neuen Honda Integra 700 absieht), somit ist es egal, ob man im Stechschritt von vorn oder mit Bein-

Muskelroller. Kinderspielzeug schaut anders aus

schwung über die Sitzbank einsteigt. Durch Größe und Anordnung des Trittbretts ist die Fußplatzierung des Fahrers in zwei verschiedenen Stellungen fix vorgegeben, regular oder chopperstyle. Spritzschutz gibt es dann, wenn man mit den Fußspitzen bewusst innen hinter dem Verkleidungsbug bleibt, sonst ist der Windschutz für Knie und Beine sehr gut. Der Beifahrer hat ausklappbare motorradähnliche Fußraster. Durch die für Fahrer und Sozios wirklich

riesige Komfortsitzbank gibt es keinerlei Einschränkung in der Sitzposition, daher kann man sich auf längeren Fahrten doch ein bisschen räkeln und den Kniewinkel verändern.

In manchen Berichten wurde der SRV bereits wegen des kleinen Gepäckraums unter der Sitzbank gescholten – das ist aber relativ: Immerhin passt völlig problemlos ein Integralhelm hinein und damit ist der Aprilia-Stauraum zwar noch immer weit von Gepäckschluckern wie BMW C 650 GT oder Suzuki Burgman



[1] Flotte Wechselkurven sind das Lieblingsrevier des Aprilia SRV 850
[2] Stattliche Erscheinung mit 16-Zoll-Felgen vorne und 15 Zoll hinten

entfernt, er ist aber größer als in jeder Vespa. Für höheren Platzbedarf gibt

es im Zubehörprogramm ein farblich passendes Topcase. Zu den absoluten SRV-Highlights gehört die auffallend hochwertige Verarbeitung, die im Gesamtbild und in allen Details sichtbar wird. Allein der schöne zweigeteilte Aluminiumlenker ist eine Klasse für sich; die Bremshebel sind vierfach verstellbar; das solide Finish des Aprilia SRV 850 kann sogar den sehr fein gebauten neuen Yamaha T-Max 530 noch übertreffen.

Der 90-Grad-Twin mit Doppelzündung und vier Ventilen pro Zylinder hat die Keilriemenautomatik im selben Gehäuse. Er ist im massiven Stahlrohrrahmen gummigelagert, entsprechend vibrationsfrei und kultiviert ist der Eindruck in allen Dehzbereichen, dazu ist er noch im Ansaug- als auch im Auspuffgeräusch äußerst leise. Gar nicht zurückhaltend ist der V2 in der Beschleunigung – bereits mit einem Viertel der möglichen Gasgrifföffnung ist man im Nu jenseits aller behördlichen Tempolimits. Die 200er-Marke am Tacho ist erreichbar. Auf der „motomobil“-Testrunde (vier

Der V2: kultiviert und gleichzeitig unerbittlich

Fünftel schnelles Landstraßentempo mit vielen Ortsdurchfahrten und ein Fünftel Vollgas-Kurvenstrecke) verbrauchte der SRV 6,6 Liter auf hundert Kilometer, das ist der Tribut an die hohe Leistung und das erkleckliche Fahrzeuggewicht von 250 Kilogramm trocken.

Bereits auf den ersten Metern nach dem Wegfahren stellt sich Vertrauen in die Aprilia-Fahrwerksqualitäten ein, der Roller ist bestens ausgewogen und kann auch bei kleinsten Geschwindigkeiten präzise dirigiert werden. Dass im Stadtverkehr schnelle Spurwechsel von längerer Hand geplant werden müssen als mit einem 125er-Scooter, ist klar. Schräglagenwechsel auf Kurvenstraßen geschehen rasch und völlig mühelos, hier ist das SRV-Gewicht überhaupt nicht spürbar. Möglicherweise bewährt

MALOSSSI

RS24 MALOSSSI

KEINE WÜNSCHE OFFEN!

Malossi RS24: die Königsklasse!
Kein Federbein wird bei Scooterrennen öfter eingesetzt.
Warum?
Weil einfach keine Wünsche offen bleiben!

- stufenlos einstellbare Federvorspannung
- 24 verschiedene Einstellmöglichkeiten der Zugstufe
- dadurch optimale Abstimmung auf Fahrer und Fahrbahn

IM FACHHANDEL ERHÄLTlich!

Generalimporteur Österreich
Scooter Tech
Scooter Tech Handels GmbH
Zweiradsattel-Großhandel
A-4850 Lambach, Lambacher Feld 4
Tel: +43 (0) 7345/21020
Fax: +43 (0) 7345/21020-20
Email: info@scootertech.at
www.scootertech.at



MODELLVERGLEICH	HUBRAUM/LEISTUNG	GEWICHT	PREIS
APRILIA SRV 850 ABS/ATC	839 ccm/56 kW (76 PS)	250 kg	€ 11.995,-
BMW C 600 SPORT	647 ccm/44 kW (60 PS)	249 kg*	€ 11.500,-
BMW C 650 GT	647 ccm/44 kW (60 PS)	261 kg*	€ 11.850,-
GILERA GP 800 ie	839 ccm/55 kW (75 PS)	249 kg	€ 11.599,-
HONDA INTEGRA 700	670 ccm/38,2 kW (52 PS)	238 kg*	€ 9690,-
HONDA SW-T600	582 ccm/37,7 kW (51,3 PS)	250 kg*	€ 9390,-
KYMCO MYROAD 700i	699 ccm/43,3 kW (59 PS)	281 kg*	€ 8999,-
SUZUKI BURGMAN 650	638 ccm/41 kW (56 PS)	277 kg*	€ 9999,-
YAMAHA T-MAX	530 ccm/34,2 kW (46,5 PS)	221 kg*	€ 10.999,-

*) vollgetankt



es im Zubehörprogramm ein farblich passendes Topcase. Zu den absoluten SRV-Highlights gehört die auffallend hochwertige Verarbeitung, die im Gesamtbild und in allen Details sichtbar wird. Allein der schöne zweigeteilte Aluminiumlenker ist eine Klasse für sich; die Bremshebel sind vierfach verstellbar; das solide Finish des Aprilia SRV 850 kann sogar den sehr

Motorradtechnik bringt erhöhten Federungskomfort

fein gebauten neuen Yamaha T-Max 530 noch übertreffen.

Der 90-Grad-Twin mit Doppelzündung und vier Ventilen pro Zylinder hat die Keilriemenautomatik im selben Gehäuse. Er ist im massiven Stahlrohrrahmen gummigelagert, entsprechend vibrationsfrei und kultiviert ist der Eindruck in allen Drehzahlbereichen, dazu ist er noch im Ansaug- als auch im Auspuffgeräusch äußerst leise. Gar nicht zurückhaltend ist der V2

in der Beschleunigung – bereits mit einem Viertel der möglichen Gasgrifföffnung ist man im Nu jenseits aller behördlichen Tempolimits. Die 200er-Marke am Tacho ist erreichbar. Auf der „motomobil“-Testrunde (vier Fünftel schnelles Landstraßentempo mit vielen Ortsdurchfahrten und ein Fünftel Vollgas-Kurvenstrecke) verbrauchte der SRV 6,6 Liter auf hundert Kilometer, das ist der Tribut an die hohe Leistung und das erkleckliche Fahrzeuggewicht von 250 Kilo trocken.

Bereits auf den ersten Metern nach dem Wegfahren stellt sich Vertrauen in die Aprilia-Fahrwerksqualitäten ein, der Roller ist bestens ausgewogen und kann auch bei kleinsten Geschwindigkeiten präzise dirigiert werden. Dass im Stadtverkehr schnelle Spurwechsel von längerer Hand geplant werden müssen als mit einem 125er-Scooter, ist klar. Schräglagenwechsel auf Kurvenstraßen geschehen rasch und völlig mühelos, hier ist das SRV-Gewicht überhaupt nicht spürbar. Möglicherweise bewährt sich der gyroskopische Aprilia-Trick, denn das Werk erklärt dazu, dass sich



alle rotierenden Teile im Motor und in der Variomatik gegensätzlich zur Laufrichtung der Räder drehen, was die stabilisierenden und damit handlichkeitsfeindlichen Kreiselkräfte aufheben soll. Das Gewicht des SRV ist eher beim Rangieren und Einparken auf leicht ansteigendem Untergrund mühsam und auch beim Hieven auf den Hauptständer. Suzuki Burgman oder die BMW-C-Serie lassen sich vergleichsweise leichter abstellen, die Anlenkung des SRV-Hauptständers ist nicht glücklich gewählt und man braucht sowohl Entschlossenheit als auch die richtige Technik.

Auffallend und bemerkenswert sind die sehr komfortable Grundabstimmung des Aprilia-Fahrwerks sowie das feine Ansprechvermögen der 41er-Telegabel und der Hinterradfederung. Das sorgt für ein harmonisches Fahrerlebnis, wie man es bei Großrollern mit herkömmlicher Triebwerkschwinge nicht bekommt.

(1) Hochstabiler Stahlrohrrahmen, der nicht gerade leicht ist
(2) ABS und Traktionskontrolle sind willkommene Ausstattungsmerkmale des kräftigen Sportrollers

APRILIA SRV 850 ABS/ATC roller-daten

MOTOR	..... 2-Zyl.-4-Takt V90°, flüssig gekühlt, SOHC, 8V, EFI
HUBRAUM	..... 839 ccm
LEISTUNG	..... 56 kW (76 PS) bei 7750/min
DREHMOMENT	..... 76,4 Nm bei 6000/min
GETRIEBE	..... CVT, Sekundärtrieb Kette
FAHRWERK	..... Stahlrohrrahmen, Alu-Zweiarmschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 41 mm, Monoshock
RADSTAND	..... 1593 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 122 mm/n. a.
BEREIFUNG vo/hi	..... 120/70-16, 160/60-15
BREMSEN vo/hi	..... 2xScheibe 300 mm/Scheibe 280 mm, ABS/ATC
SITZHÖHE	..... 780 mm
TANKINHALT	..... 18,5 l
TROCKENGEWICHT	..... 250 kg
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	..... ca. 200 km/h
TESTVERBRAUCH	..... 6,6 l/100 km
EXTRAS	..... u. a. Arrow Titan-Karbon-Schalldämpfer; Gel-Sattel; Topcase; Fußdecke; Bike-Cover; Navi-Kit; Alarmanlage
PREIS	..... € 11.995,-
VERTRIEB/INFO	..... www.aprilia.at



WIR PRÄSENTIEREN DEN NEUEN X10



PIAGGIO X10 DER GRANTOURISMO ROLLER VON DEM SIE SCHON IMMER TRÄUMTEN.

Piaggio X10 demnächst bei Ihrem Piaggio Händler – die neue Dimension in der GT-Roller Kategorie. Testen Sie die neue Dimension in Design, Komfort und Funktionalität. Seine umfangreiche Ausstattung, das moderne Armaturenbrett mit großer LCD-Anzeige und eine exzellente Verarbeitung sowie die eingesetzten Materialien garantieren maximales Fahrvergnügen. Durch die wählbare Motoreneinstellung „Eco“ in der 350cc Version können Sie jederzeit zwischen Performance oder Effizienz wählen. Piaggio X10 setzt neue Sicherheits-Maßstäbe und bietet als Weltpremiere ABS und ASR (Anti-Schlupf-Regelung) erstmals auf einem Roller an. Ein Auftritt, der beeindruckt – wie auch das Design in italienischer Eleganz in jedem Detail. Erhältlich als 350cc und 500cc Versionen. Eine neue Generation Grantourismo Roller begeistert seine Kunden.

Vereinbaren Sie eine Probefahrt bei Ihrem Piaggio Händler!

