

# TEST MOTOITALICHE

## ELENCO PROVE

*DUCATI Monster  
S4RS (pdf 400  
kb)*

LA PROVA DEL MESE

**APRILIA**

**TUONO 1000 R**

## ELENCO PROVE

*Moto Guzzi  
BREVA 1100  
(PDF 1,53 Mb)*

*MV AGUSTA  
BRUTALE 910  
(PDF 1,79 Mb)*

*DUCATI  
MULTISTRADA  
620 MONSTER  
S2R (PDF 1,52 Mb)*

*Motomorini  
Corsaro 1200  
(PDF 1,73 Mb)*

*DUCATI PAUL  
SMART LE (PDF  
2,46 Mb)*

*MOTO GUZZI  
GRISO(PDF 600kb)*

di Claudio Zanoni & Lucio Artioli– foto Claudio Zanoni & Lucio Artioli



Con l'ultima arrivata, la casa di Noale stabilisce un nuovo punto di riferimento per le naked di grossa cilindrata. Per fare ciò hanno dovuto semplicemente spogliare dal superfluo la loro RSV1000, e ridisegnare l'estetica dell'avantreno. L'esperimento perfettamente riuscito ha così messo al mondo una nuda con il carattere da supersportiva.

Svestire una moto nata con le carene non è per nulla facile, ma questa volta l'impegno profuso in tale progetto è stato tale da rendere l'insieme estetico molto gradevole ed al contempo accattivante, e portando così l'Aprilia sulla scena delle street fighter piuttosto che sulle classiche naked.

Eh sì, perché di nuda snella e cordiale, questa moto ha ben poco. Guardandola in foto non si riesce ad apprezzare il lavoro di finitura che le è stato applicato.

Solo quando la si "scannerizza" dal vivo, si può apprezzare il valore tecnico di questa incredibile due ruote. E condurla su strada fa capire perché il termine street-fighter sia quello più appropriato per darle una definizione.

## L'ESTETICA

La Tuono 1000R esterna irrevocabilmente il suo DNA, il codone piatto ed affilato, i due terminali di scarico puntati verso il cielo, e il grosso traliccio in alluminio del telaio e la ciclistica, sono tutti ereditati dalla pistaiola RSV, serbatoio compreso. Spogliata delle carene, i tecnici di Noale hanno ristudiato l'estetica dell'avantreno cercando di mantenere una linea pulita, bilanciata con i volumi della moto, e soprattutto funzionale. Quest'ultimo "dettaglio" è stato studiato in galleria del vento, in modo tale da rendere la Tuono 1000R veloce e protettiva. Complici nella penetrazione dell'aria, anche i piccoli deflettori posti sopra il radiatore, che se visti dall'alto sono il naturale prolungamento del cupolino.



Da qualsiasi parte la si guardi, non si può evitare di incappare in particolari tecnici che oltre alla funzionalità ed efficienza, appagano anche l'occhio.

Bellissimi sono gli attacchi per il manubrio a sezione variabile, come pure la piastra superiore, gli specchi retrovisori romboidali, e la presa dinamica dell'air box (unica naked ad adottarla) che conferisce grinta al frontale.



Il telaio ed il forcellone, entrambi completamente in vista, rasentano la perfezione scultorea, e le poche plastiche che lo circondano sono di fattura eccellente. Sfoggiano un blu metallizzato opaco, i cerchi dal disegno race replica fatti in lega leggera. Unico personale neo, è il retro del cupolino che lascia in vista troppo materiale dell'impianto di illuminazione. Aprilia Tuono 1000 R viene proposta in tre colorazioni di base, con grafiche in policromia: Nero-Argento - e Rosso Fluo





## LA TECNICA

La grande esperienza raccolta in anni di competizioni, viene riversata su questa moto in maniera massiccia, e adottata perché il fruitore di questo prodotto possa trarne tutte le qualità senza dover rimpiangere leggerezze nelle dotazioni di serie. La Tuono1000R risulta pressoché esente dalla necessità di tuning after-market. Lo dimostrano il reparto sospensioni, con le forcelle completamente regolabili, ed il mono posteriore che consente oltre alle regolazioni idrauliche, di variare l'altezza del retrotreno. I freni della Brembo serie oro con pinze e pompe radiali, sono all'apice delle prestazioni che un impianto frenante sportivo possa richiedere.



I cerchi sono in lega leggera, a tutto vantaggio della precisione di guida e della agilità. Per ridurre eventuali oscillazioni dello sterzo, viene in aiuto un ammortizzatore nascosto sotto il cupolino e infulcrato sulla piastra di sterzo inferiore. Ed infine, che troneggia su tutto, il telaio in alluminio derivante dalla RSV1000 R Factory, associato al forcellone racing in alluminio, creano una spina dorsale dall'incredibile efficacia.

Il cuore pulsante di questa Aprilia è il grintosissimo bicilindrico denominato V60 Magnesium, capace di esprimere una potenza massima di 133 cv. a 9500 giri. Tali prestazioni vengono raggiunte grazie all'iniezione elettronica con corpi farfallati da 57mm e l'iniettore a micronebulazione. Per diminuire le vibrazioni naturali del poderoso bicilindrico di Noale, è stato brevettato il sistema AVDC (antivibrazioni con doppio contralbero), e per ottimizzare la fluidità di guida viene adottata la frizione antisaltellamento PPC di serie. La presa dinamica d'aspirazione, convoglia l'aria attraverso il telaio e mettendo in pressione l'air-box alle alte velocità, aumenta ulteriormente la potenza del motore.

Nel rispetto delle normative anti inquinamento, la tuono 1000R è equipaggiata di doppio catalizzatore e sonda lambda, raggiungendo l'omologazione Euro3.

## LA PROVA DINAMICA

Premesso che quella da noi provata adottava una coppia di terminali della MIVV e che, con le dovute tarature alla centralina, si guadagna in giri motore e circa una decina di cavalli in erogazione rinunciando all'omologazione euro 3! Per il resto la moto in nostro possesso era completamente di serie

Appena si sale a bordo la prima cosa che si apprezza è come, pur derivando da una ipersportiva, sia aumentata la comodità con la semplice adozione del manubrio alto.

Ci si ritrova perfettamente inseriti nella sagoma, e inconsapevolmente si diventa complici della distribuzione dei pesi, andando a caricare del 51% il posteriore e del 49% l'anteriore.

Giriamo la chiave di accensione e il cruscotto prende vita, un rapido controllo di funzione con l'accendersi di tutte le spie ed un benvenuto con il logo Tuono sul display digitale, indicano che si può accendere e partire. Il computer di bordo rende possibile la lettura in tempo reale di tutte le informazioni sul viaggio, e se siete in pista può essere richiamata la funzione cronometro, capace di memorizzare fino a 40 giri.



La seduta di stampo sportivo adotta un materiale piuttosto rigido, facilitando il dialogo tra fondo schiena del pilota e retro treno. Una lieve pressione sul pulsante dello starter e il bicilindrico prende vita. Il cambio risulta morbido e preciso, e la ridotta spaziatura tra i rapporti permette di inserire velocemente tutti i sei rapporti; Si viene avvolti immediatamente da una manciata di coppia (10,4 kgm), e la sensazione permane in tutte le marce. Il motore è stato addolcito rispetto la prima versione, ma questo non vuol dire aver perso in prestazioni anzi, il maggior feeling creatosi tra mano destra e reazione del propulsore, incrementa la sicurezza quando si da gas e conseguentemente migliorano i risultati e il divertimento.



Nonostante i 185 kg. a secco dichiarati dalla casa, in movimento la Tuono è sensibilissima ad ogni più piccolo movimento in sella, risultando così leggera da condurre, che fa pensare possa essere guidata da tutti. Questo è vero fin tanto che non viene ruotato del tutto l'acceleratore, e la richiesta di mani esperte giunge immediata.

La velocità con la quale si scende in piega, permette di mangiarsi letteralmente le curve, anche se così come l'abbiamo provata peccava leggermente di assetto e tendeva ad allargare in uscita.

Probabilmente necessitava di qualche smanettata sulle idrauliche, ma in ogni caso nulla ha impedito di gustare le doti da vera sportiva che questa moto può offrire.

Spendendo ancora qualche parola sull'impianto sospensioni, bisogna confessare che la capacità di assorbire le sconessioni delle nostre strade è a dir poco fantasmagorica, a patto però di non eccedere con la velocità in presenza di piccoli dossi, nel corso dei quali si rischia il decollo.





La potenza e l'erogazione del motore permettono di adottare i più svariati stili di guida, sfruttando la coppia, dalla semplice passeggiata alla repentina accelerazione, e con la cavalleria, dalla guida "allegra" su strada alle strapazzate in pista. Ad aiutarci nella guida ci viene incontro il largo manubrio che, pur essendo più stretto rispetto a quello della precedente versione, offre un'elevata sensibilità sull'anteriore, e la sella accogliente sommata alla forma affilata del serbatoio chiudono il cerchio a coronazione di una posizione di guida adatta allo spirito corsaiolo della moto.

L'impianto frenante è semplicemente entusiasmante, cominciando dalle leve regolabili per personalizzare il punto d'attacco della frenata, ai tubi freno in treccia metallica, le pinze anteriori radiali e finendo con i dischi flottanti in acciaio. Con questa dotazione di serie anche i più veloci verranno frenati a dovere, e per gli staccatori più audaci c'è il rischio reale di mettersi la moto in testa.





Tutte queste caratteristiche estreme sono indice che siamo in presenza di un veicolo dedicato a chi predilige gli spostamenti veloci alle scampagnate.

Rimanga ben inteso che la Tuono è in grado di assecondare qualsiasi richiesta del pilota, e quindi se volete andare a comprare il pane in stile dragster, sarete liberi di farlo, a patto che il panificio sia su di un passo di montagna.

Ringraziamo MOTOLANDIA e APRILIA per la gentile concessione

## SCHEDA TECNICA

### Tipo motore

V60 Magnesium Bicilindrico a V longitudinale di 60°, 4 tempi, raffreddamento a liquido con circuito pressurizzato a tre vie, distribuzione bialbero in testa comandato da sistema misto ingranaggi/catena, quattro valvole per cilindro, doppio contralbero antivibrazioni (brevetto AVDC).

**Carburante**

Benzina Senza Piombo 95 RON

**Alesaggio e corsa**

97 x 67,5 mm

**Cilindrata totale**

997,62 cc

**Rapp. di compressione**

11,8 : 1

**Potenza max all'albero**

105,24 kW (143 Cv) a 10.000 giri/minuto

**Coppia max all'albero**

10,3 kgm (101 Nm) a 8.000 giri/minuto

**Alimentazione**

Sistema integrato di gestione elettronica del motore.

Iniezione elettronica multipoint indiretta.

Diametro corpi farfallati  $\text{Æ}$  57 mm.

Air Box da 10,3 litri con presa dinamica Air Runner.

**Accensione**

Elettronica digitale, con una candela per cilindro, integrata con l'iniezione

**Avviamento****Elettrico****Scarico**

Doppio silenziatore con catalizzatore a tre vie e sonda lambda (Euro 3)

**Generatore**

12V – 500 W

**Lubrificazione**

A carter secco con serbatoio olio separato.

Doppia pompa trocoidale con radiatore raffreddamento olio.

Serbatoio olio in acciaio.

**Cambio**

a 6 rapporti, rapporto di trasmissione:

1° 34/15 (2,27)

2° 31/19 (1,63)

3° 26/20 (1,3)

4° 24/22 (1,091)

5° 24/25 (0,96)

6° 23/26 (0,88)

**Frizione**

Dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico servoassistito (brevetto PPC)

Tubo frizione in treccia metallica

Pompa radiale con pistoncini da  $\text{Æ}$  15 mm

**Trasmissione primaria**

Ad ingranaggi a denti diritti, rapporto di trasmissione: 60/31 (1,935)  
Trasmissione secondaria  
A catena  
Rapporto di trasmissione  
40/16 (2,5)

## Telaio

A doppio trave inclinato in lega di alluminio scatolato  
Sospensione anteriore  
Forcella Öhlins upside-down, steli  $\text{Æ}$  43 mm e riporto al nitrato di titanio (TiN), regolabile in compressione, estensione e precarico molla.  
Escursione ruota 120 mm. Gambaletti ribassati a fissaggio pinze radiali.  
Sospensione posteriore  
Forcellone in lega di alluminio a doppia banana, biellismo progressivo con sistema APS.  
Ammortizzatore idraulico Sachs regolabile in estensione, compressione, precarico molla e lunghezza. Escursione ruota 133 mm.

## Freni

Ant.: Brembo a doppio disco flottante in acciaio inox  $\text{Æ}$  320 mm. Pinze con fissaggio radiale a quattro pistoncini con diametro  $\text{Æ}$  34 mm e 4 pastiglie in materiale sinterizzato.  
Tubo freno in treccia metallica.  
Post.: Brembo a disco d'acciaio inox  $\text{Æ}$  220 mm. Pinza a due pistoncini diametro  $\text{Æ}$  32 mm e pastiglie in materiale sinterizzato. Tubo freno in treccia metallica

## Cerchi

In lega d'alluminio  
Ant.: 3,50 X 17" Post.: 6,00 X 17"  
Pneumatici  
Radiali tubeless;  
ant.: 120/70 ZR 17



post.: 190/50 ZR 17 (alternativo: 180/55 ZR 17 o 190/55 ZR 17)

## Dimensioni

Lunghezza max 2035 mm

Larghezza max 730 mm (al manubrio)

Altezza max 1130 mm (al cupolino)

Altezza sella 810 mm

Altezza manubrio 830 mm ai punti esterni

Interasse 1418 mm

Avancorsa 101,7 mm

Angolo di sterzo 25°

Peso

189 Kg a secco

Serbatoio

Capacità 18 litri, di cui riserva 4 litri

Colori disponibili

Aprilia Black, Aprilia White, Rosso Fluo

Il peso dichiarato da Aprilia è comprensivo di batteria ma non include tutti i liquidi.

