

3²⁰
7

TEST UND TECHNIK FÜR DIE PRAXIS



Motorrad-
fahrer

Motorrad- fahrer

6/95
Juni

DM 3,20
SFR 3,20 öS 27,-
LFR 75,-, LIT 4.500
PTAS 300,-

19 Seiten
kostenloser
Leser-Markt



16 Seiten Special:

FUN-BIKES



Italiener stark im Kommen:

Cagiva River 600
Aprilia Moto 6.5

British & Classic:

Triumph Thunderbird



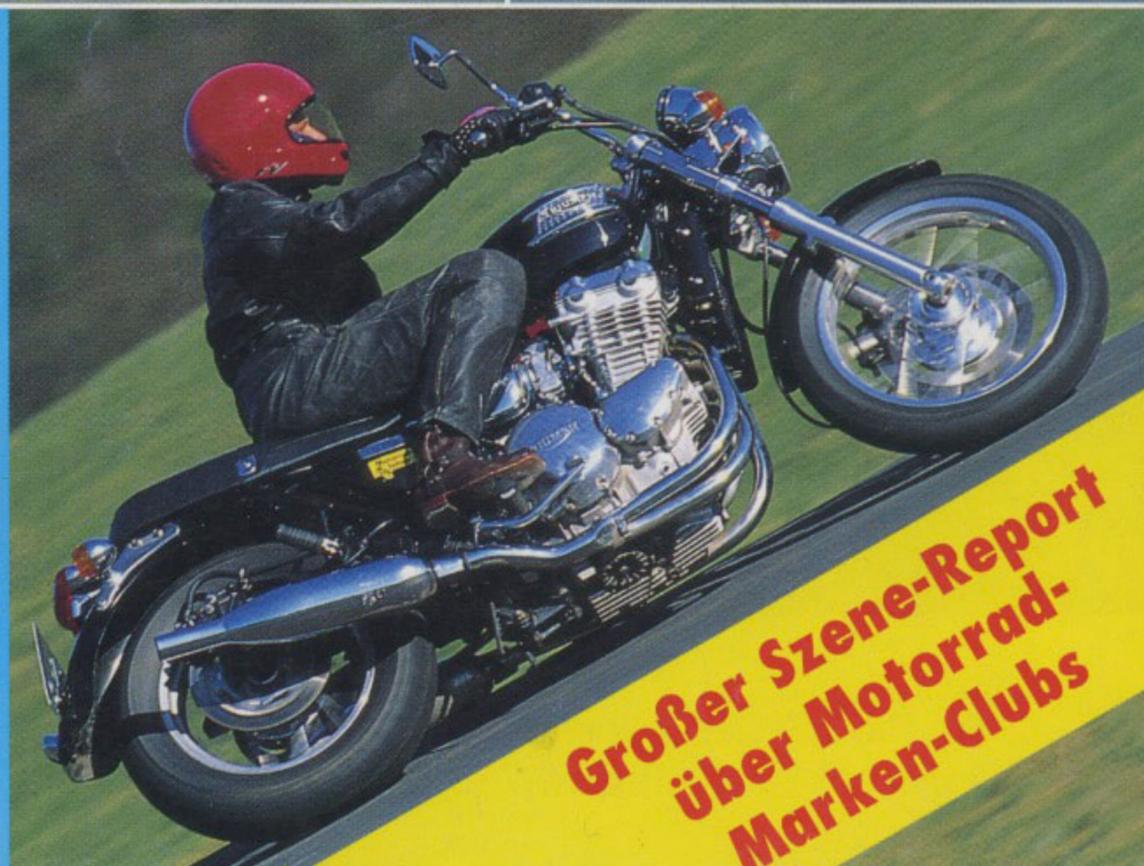
Secondhand-Tip:

Honda Africa Twin



Chopper-Traum:

**Kawasaki
VN 800**



Stilvoll gesattelt:

Chopper-Taschen

Großer Szene-Report
über Motorrad-
Marken-Clubs

Der englische Kollege spricht aus, was wohl einige der zur Moto 6.5-Präsentation eingeladenen Journalisten denken: »Ob bei diesem Motorrad nicht mehr Wert auf Optik als auf Funktionalität gelegt wurde?« Der britische Argwohn ist nicht unbegründet. Schafften es die Italiener, die Kreativität des französischen Star-Designers zu bündeln und in die richtige Richtung zu leiten? »Es war nicht immer leicht«, gibt Aprilia-Pressesprecher Massimo Fiorentino zu. »Wir mußten Herrn Starck beispielsweise überzeugen, daß dieses Motorrad nun einmal einen Wasserkühler und ein Getriebe benötigt. Auch wenn das die Linie stört. Letztendlich konnten wir uns aber immer auf einen Mittelweg einigen.«

Und dieser Mittelweg entpuppte sich während der Tages-tour durch die hügelige Umgebung der norditalienischen Stadt Noale als rundum gelungen. Beispiel Antrieb. Befeuert wird die Moto 6.5 von dem wassergekühlten Rotax-Einzylinder, der auch im Enduro-Modell Pegaso erfolgreich seinen Dienst tut. Eine kleine Neuerung mußte er sich für die Arbeit im Designerbike gefallen lassen: Seine Kurbelwelle läuft zu Gunsten einer höheren Laufruhe nicht mehr in Kugellagern, sondern in ölgeschmierten Gleitlagern. Die kommen nämlich im Motor der bei Aprilia gefertigten BMW F 650 schon lange zum Einsatz und hatten die italienischen Techniker wohl überzeugt.

Um eine gleichmäßigere Leistungsabgabe zu erreichen, gab man vier der 46 Pferdestärken den Laufpaß, der Rest blieb wie gehabt: Fünf Ventile, zwei oberliegende Nockenwellen, 649 Kubikzentimeter Hubraum.

Die Feinarbeit tat dem Single gut, denn er läuft mechanisch sehr leise, hängt sauber am Gas und geht im mittleren sowie oberen Drehzahlbereich druckvoll zur Sache. Unten herum wirken er wie auch seine Pegaso- und F 650-Ableger unruhig und zäh.

Bestens verstand es Philippe

Nicht nur für die Vitrine

Moto 6.5 heißt das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen dem italienischen Motorradhersteller Aprilia und dem französischen Star-Designer Philippe Starck. Beim ersten Proberitt entpuppte sich das »Art-Bike« als begeisterndes Werkzeug für den Spaß auf Asphalt.

Starck, Anbauteile wie Wasserkühler und Schalldämpfer in die Linie seiner Schöpfung zu integrieren. So sitzt der Kühler unauffällig vorn zwischen den beiden Rahmenzügen. Den Schallschlucker versteckte Starck nahezu unsichtbar unter dem Motor und kam deshalb mit zwei kurzen, schlanken Endrohren aus.

Butterweich und exakt läßt sich das Fünfganggetriebe schalten. Die erste Stufe ist stadtgerecht kurz übersetzt, die Anschlüsse passen tadellos. Fein dosierbar und mit wenig Kraftaufwand zu ziehen gibt sich die mechanisch betätigte Ölbadkupplung.

Der Stahlrahmen, dessen zentrales Oberrohr das Öl der Trokensumpfschmierung aufnimmt, führt das ovale «Leitmotiv» des Starckschen Motorrades fort. Ausreichend dimensioniert und verwindungssteif, zeigt er weder bei hohem Tempo noch auf holperiger Fahrbahn Schwächen. Das tut dafür die Federelemente. So spricht die konventionelle 40er-Gabel nicht sauber an und verlei-

det die 6.5 in unebenen Kurven zum Pendeln. Harte Stöße quittiert der Lenker mit einem ungefährlichen, aber deutlichen Zucken.

Das an eine ovale Stahlschwinge angelentete Zentralfederbein kennt eine solche Unsitte zwar nicht, malträtiert jedoch durch seine Härte unnötigerweise den Fahrerrücken. Eine weichere

Die Moto 6.5 gefällt vor allem durch ihr gutes Handling

Feder täte der Fahrsicherheit gewiß keinen Abbruch und würde dem Komfort auf ein Niveau heben, der dieser Art von Motorrad angemessen ist. So aber ist der »Sechsfünf«-Reiter gezwungen, jedem Kanaldeckel und jeder Querrufe auszuweichen. Eine Übung, die ihm dank des ausgezeichneten Handlings der Aprilia leicht von der Hand geht.

Zufriedenstellend erledigen

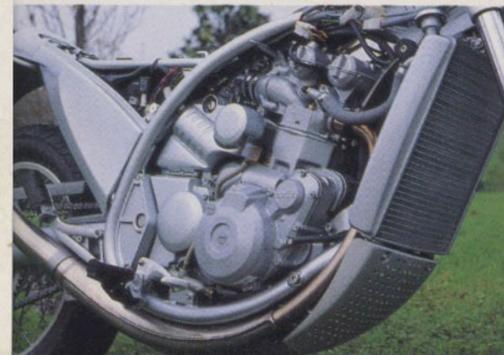
die Bremsen ihre Aufgabe. Vorn und hinten genügt je eine Scheibe, um die trocknen 150 Kilo schwere Aprilia sicher zu verzögern. Druckpunkt und Wirkung der Vorderbremse gehen in Ordnung, der rechte Fuß muß allerdings kräftig zutreten, um die unsensible Hinterradbremse zur Arbeit zu überreden.

Die Sitzposition auf der Moto 6.5 fällt aufrecht und entspannt aus. Der breite Lenker liegt perfekt in der Hand und trägt einen großen Teil zum leichten Handling der Maschine bei. Der Knieschluß am 16 Liter fassenden Kunststofftank paßt, die Bank ist straff, aber nicht unkomfortabel gepolstert. Nachteil: Kleinere Fahrer sitzen wegen des weit nach hinten ragenden »Tropfentanks« auf der harten vordersten Kante der Bank.

In puncto Ausstattung gefallen das als Motorteil »getarnte« abschließbare Werkzeugfach, die zerzfren Spiegel, der sichere Seitenständer und der gute Spritzschutz des vorderen Kotflügels. Dagegen wirft das Hinterrad den Straßenschmutz nahezu ungefiltert in Richtung Fahrerrücken. Kritik verdienen ebenso die bei Tageslicht kaum sichtbaren Kontrollleuchten. Als Zubehör bietet Aprilia einen Tankrucksack, Packtaschen sowie eine Tourenscheibe an. Damit werden sowohl der Einsatz in der Großstadt als auch die Überlandtour vollends zum ungetrübten Genuß. Die Moto 6.5 – ein reines Designer-Objekt? Ganz und gar nicht.

Martin Schempp

Bis ins letzte Detail ist das Motorrad durchgestylt. Stahlrohrrahmen, Kunststofftank, Auspuffanlage, Sitzbank, Fahrzeugheck – überall führt Designer Philippe Starck seine Vorliebe für runde, spitz zulaufende Formen fort. Der wassergekühlte Einzylinder-Viertaktmotor begeistert mit sattem Antritt und Laufkultur. Die Scheibenbremsanlage bringt die trocknen 150 Kilo schwere Maschine sicher zum Stehen.



Technische Daten Aprilia Moto 6.5

Motor: wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, 42 PS (31 kW) bei 6250 U/min, fünf Ventile, zwei oberliegende Nockenwellen, Ausgleichswelle, Bohrung x Hub 100 x 82,7 mm, Hubraum 649 cm³, 40er Mikuni-Vergaser, Elektrostarter, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kette.

Fahrwerk: geschlossener Zentralrohr-Stahlrahmen, konv. 40er Telegabel mit 135 mm Federweg, Stahlschwinge,

Zentralfederbein mit 120 mm Federweg, Vorspannung verstellbar, vorn und hinten je eine Scheibenbremse, Aluräder, vorn 2.15 x 18, hinten 3.00 x 17, Reifen vorn 100/90 x 18, hinten 130/90 x 17.

Maße und Gewichte: Länge 2133 mm, Breite 800 mm, Radstand 1460 mm, Sitzhöhe 810 mm, Trockengewicht 150 kg, Tankinhalt 16 Liter (davon zwei Liter Reserve). **Preis:** 10.850 Mark.