

Aprilia Tuono V4 1100

PREGI ● Guidabilità e prestazioni

DIFETTI ● Prezzo

Prezzi da 15.350 €

PROVA NAKED

# APRILIA TUONO V4 1100 RR / V4 1100 FACTORY

Più potente, più comoda e ancora più efficace nella guida, la nuova Tuono V4 1100, nelle due versioni RR e Factory, conferma di essere la numero uno tra le nude sportive.

Prezzi da 15.350 euro  
**di Francesco Paolillo**



**A** distanza di circa un anno dalla nostra comparativa effettuata con due dirette rivali, la BMW S 1000 R e la KTM 1290 Super Duke R, Aprilia cala l'asso e non soddisfatta del risultato, che aveva visto prevalere in maniera netta la naked di Noale soprattutto dal punto di vista dinamico e nell'uso sportivo, mette a listino la versione 1100. Niente stravolgimenti, almeno apparentemente, pochi ritocchi estetici mirati, ma tante sono le novità che la Tuono V4 1100 nasconde sottopelle. L'obiettivo era di rendere più fruibile e confortevole la superbike in abiti succinti, e quindi di rendere la guida più piacevole e comoda anche quando al posto del coltello tra i denti, si mastica un chewing-gum. Infatti, la versione da un litro di cilindrata

peccava sotto questi punti di vista, e cedeva alla concorrenza qualche punto nella classifica virtuale. Con l'aumento della cilindrata a millecento, e le modifiche al motore V4, la Tuono si riconferma la regina nella guida sportiva, e non solo nell'esclusivo allestimento Factory, ma vede anche un netto miglioramento nell'uso su strada quando si guida in maniera più rilassata.

### Vista da fuori

Uno degli aspetti che ha convinto meno della Tuono, sin dal suo esordio, è stato l'estetica, per la precisione quel cupolino, che vedeva prevalere la razionalità dell'aerodinamica, a sfavore dell'aspetto puramente estetico. La "1100" si regala allora un nuovo cupolino, forse meno funzionale in galleria del vento (il precedente era votato maggiormente alla ricerca di deportanza alle alte

velocità), ma certamente più appagante per gli occhi e protettivo per il busto del pilota. Oltre che più compatto e rastremato, è anche più leggero, infatti, a dispetto del fatto che i fari diventano tre, con la luce di posizione a LED, la bilancia fa registrare un -1.500 gr. A guadagnarci è soprattutto la vista laterale, che è alleggerita, mentre il taglio del codino è figlio della RSV4, sulla versione "Factory", che mette a disposizione dell'eventuale (e meglio se alquanto remoto) passeggero, uno strapuntino imbottito delle dimensioni di poco superiori a un francobollo. Meglio va sulla versione doppia Erre, che mette a disposizione qualche centimetro quadrato in più e due appigli per il coraggioso di turno. In definitiva però è meglio stendere un velo pietoso sull'utilizzo in coppia di queste due magnifiche sportive, e poi le pedane passeggero sono così facili da smontare!

La situazione invece migliora per quel che riguarda il pilota. La nuova sella, realizzata con un nuovo procedimento per quanto concerne lo schiumato dell'imbottitura, e con un profilo rivisto, è montata 15 mm più in basso, mentre il manubrio è più stretto e chiuso rispetto al precedente modello. Due le colorazioni disponibili per la "RR", grigio "Portimao", e blu "Donington", mentre la "Factory" è disponibile nella sola livrea "Superspole". I prezzi delle due versioni sono rispettivamente di 15.350 euro per la "RR", che quindi è più a buon mercato della vecchia 1000 di circa 600 euro, e 17.450 f.c. per la versione "Factory".

### Motore

Il V4 di 65° ha visto incrementare la cilindrata fino a 1.077 cc, grazie all'introduzione di nuovi cilindri, e di conseguenza di nuovi pistoni (da 81



mm di diametro). Le bielle sono ora più leggere (-400 gr), così come il semibasamento superiore, che grazie alla fusione in conchiglia ha guadagnato in robustezza e garantisce una migliore ventilazione che abbassa la pressione dell'aria all'interno dei carter motore. Anche i perni di biella dell'albero motore hanno visto calare i loro diametri a 36 mm, e di conseguenza anche il loro peso, nel complesso il V4 ha visto calare di 1.500 gr il peso totale. Chi invece sale sono potenza e soprattutto coppia erogate. La prima cresce di 5 cv e raggiunge i 175 cv (129 kW) a 11.000 giri, mentre la seconda tocca un picco di 120 Nm a 9.000 giri, ma tanto per rendere l'idea, a 8.000 giri ci sono ben 20 cv in più rispetto a prima! Valori peraltro abbastanza allineati a quello che abbiamo riscontrato sul nostro banco prova, che ci ha restituito 165,6 cavalli all'albero a 10.250 giri, che riportati alla ruota corrispondono a 151,9

sanissimi e scalpitanti puledrini. La coppia si attesta a 12,4 kgm a 8990 giri. Invariate alcune peculiarità del propulsore, come il cambio a sei rapporti totalmente estraibile, il contralbero per le vibrazioni e la catena della distribuzione che muove un solo albero a camme, quello di aspirazione, rimandando il moto del secondo (per ogni cilindro ...), a un singolo ingranaggio. Quest'ultima caratteristica permette di avere le teste dei 4 cilindri, particolarmente compatte e rastremate, con indubbi vantaggi per la definizione della ciclistica e in particolar modo del telaio. Ciclistica ed

### Elettronica

Ci ha abituato bene Aprilia, con i suoi telai e le sue ciclistiche sempre al top, per prestazioni e piacere di guida, e la casa di Noale non si smentisce neanche questa volta. La Tuono V4 RR e la sorella Factory ricevono cure di bellezza,

piccoli interventi che però ne modificano in parte il comportamento dinamico. La ricerca di una maggiore agilità senza compromettere le doti di stabilità sul veloce, magari in circuito, ha visto il variare di alcune quote ciclistiche come l'angolo di sterzo, passato dai precedenti 25,1° a 24,7°, con l'avancorsa che scende da 107,4 a 99,7 mm, e il forcellone in alluminio che si allunga di 6 mm. Anche le sospensioni sono state ritirate di conseguenza, con l'ammortizzatore di sterzo, la forcella Sachs da 43 mm e il mono, dotato di piggy back (serbatoio separato), anche in funzione di un maggior comfort di guida su strada. Se poi volete metterci mano, nessun problema, sono entrambi totalmente regolabili. La versione Factory, a fronte di un maggiore esborso in termini monetari, e di una vocazione ancora più sportiva, monta forcella, ammortizzatore di sterzo e mono, marchiati Öhlins e un pneumatico posteriore da 200/55 al posto del 190 della versione "RR", con mescola più sportiva. L'impianto frenante prevede le medesime pinze freno per entrambe le versioni, quindi le

efficacissime Brembo monoblocco M432, che lavorano su dischi da 320 mm, ma le flange della Factory sono in alluminio. Non poteva mancare l'ABS, per l'occasione un Bosch 9MP, regolabile su tre mappe differenti, dotato di RLM (Rear wheel Lift-up Mitigation) e totalmente escludibile all'occorrenza. Il "Livello 1" è dedicato alla pista e prevede la disattivazione dell'RLM, mentre il "Livello 2" è specifico per l'uso sportivo su strada. Il terzo è dedicato ai fondi a bassa aderenza. La dotazione elettronica delle sportive Aprilia ha fatto scuola, e forse ancora la fa soprattutto per la funzionalità dei sistemi adottati, e la top di gamma di Noale è quindi "apparecchiata" a dovere! Iniziamo con il conosciuto aTC, il controllo di trazione regolabile su 8 livelli (selezione effettuabile in corsa e senza la necessità di chiudere il gas), per passare poi all'aWC, il controllo dell'impennata (anch'esso regolabile su tre differenti livelli) e finiamo con l'aLC, il sistema di launch control, che permette di ottenere il massimo delle prestazioni in fase di accelerazione. Come la sorella agghindata con abito lungo, la RSV4,





la Tuono 1100 è dotata di aQS, il quick shift, che permette cambiate rapidissime senza la necessità di chiudere il gas.

## Accessori

Se non vi potete accontentare delle dotazioni di serie delle Tuono RR e Factory, sappiate che nel catalogo degli optional a pagamento, c'è di che dissanguare il portafogli. Si può iniziare con una coppia di cerchi forgiati, per arrivare agli scarichi Akrapovi in titanio (omologati e non), per poi passare alla componentistica in fibra di carbonio ed ergal. Il tutto in ottica racing, gli unici accessori dedicati all'utilizzo quotidiano sono, infatti, il copri serbatoio e la relativa borsa!

## Come vanno

Premettiamo che le differenze di guida tra le due versioni della Tuono 1100 sono minime, almeno finché ci si muove su strada. Altro paio di

maniche se le si mette a confronto in pista, cosa che abbiamo fatto e che leggerete più avanti. Quindi che siate in sella alla "RR" o che abbiate la fortuna di poggiare le terga sulla appariscente Factory, le sensazioni sono molto simili, e decisamente positive. Le modifiche apportate alla ciclistica e soprattutto alla posizione di guida rendono la Tuono V4 1100 più godibile su strada, l'assetto meno estremo delle sospensioni permette un maggiore confort e garantiscono un assorbimento delle sconnessioni dell'asfalto certamente superiore al precedente modello, senza nulla togliere alla precisione di guida e al gran divertimento che questa moto riesce a regalare a chi gli sta in sella... naturalmente quella anteriore! La Tuono è rapida, precisa, con un avantreno che sembra solcare l'asfalto millimetricamente, almeno fino a quando non si ruota senza tanti convenevoli la manopola del gas. Allora succede che l'elettronica debba mettere il bavaglio al V4,

un bavaglio di morbida seta, però, perché tutto avviene in maniera armoniosa senza strappi e scuotimenti. La ruota anteriore sembra galleggiare per qualche istante, mentre il pneumatico posteriore si aggrappa letteralmente all'asfalto, sottolineando la grande motricità offerta dalla ciclistica. L'erogazione sembra più fluida della precedente mille, ma ciò che colpisce è soprattutto la coppia erogata ora dai 4 cilindri veneto. Strabordante e sempre presente a ogni singolo richiamo della manopola del gas, il V4 ti gasa e ti eccita con il sound di scarico. Il cambio elettroassistito rende ancora più complicata la situazione: inserire i rapporti uno via l'altro è una goduria, e quindi andare piano e godersi la strada in sella alla Tuono 1100 richiede grande forza di volontà, altrimenti le velocità salgono in maniera esponenziale. Poi si butta un occhio alla strumentazione, ed ecco che ci si ritrova a tornare sui propri passi, e a desiderare una pista per vedere

quello che sa fare e che può fare questa magnifica moto. E in pista ci siamo andati con entrambe, "RR" e Factory, all'A1 Ring, meglio noto con il "vecchio" nome di Zeltweg, in Austria. Un breve assaggio della pista sulla Errerre, per poi fare l'amore con la "Factory". E parliamo di sesso estremo! Andare forte e divertirsi con la Tuono V4 1100 RR è per molti, sfruttarne appieno le potenzialità è per pochi. 175 cv sono tanti, soprattutto parlando di una naked, e se poi li mettiamo su una moto capace di sfruttarli tutti quanti, beh il pilota ha il suo bel daffare. Le prestazioni del V4, con un tiro ai medi regimi e un allungo portentoso, la ciclistica precisa e stabile e l'elettronica che oltre a garantire margini di sicurezza elevati consente di ottenere il massimo delle prestazioni, rende la Tuono 1100 un brutto cliente anche in pista. La precisione e la guidabilità eccellenti della "RR" sono esaltate sulla versione Factory, che si dimostra ancor più affilata e reattiva, e che





se ben guidata è capace di far vedere il fanale posteriore e la targa a moto ben più pistaiolo e di pari cilindrata. Esaltante in uscita di curva, con il V4 che è capace di riprendere vigorosamente sin dai 3/ 4.000 giri, il cambio che non sbaglia un innesto anche senza la necessità, di chiudere il gas, la Tuono 1100 rimane sempre stabile e sicura, e si dimostra un fulmine nei cambi di direzione durante i quali l'avantreno si alleggerisce senza scomporre più di tanto l'assetto. In sintesi, Aprilia ha cercato di rendere più gestibile la sua superbike in minigonna, e a nostro modo di vedere ci è riuscita. Certo, se siete alla ricerca di una moto comoda e con cui si possa fare anche qualche itinerario più lungo del giroto domenicale con gli amici è meglio spostare lo sguardo su altre moto. Se invece siete drogati di adrenalina, e il piacere di guida e le prestazioni, in pista e fuori sono il vostro unico credo, beh qui c'è di che fare indigestione. Certo il prezzo è impegnativo, soprattutto per la "Factory", ma se consideriamo un fantomatico rapporto prezzo-prestazioni, verrebbe da dire che le due Tuono 1100 sono quasi a buon mercato! L'elettronica in dotazione alla Tuono ci ha convinto sin dal suo esordio, certo è che l'evoluzione di questi anni ha portato il "pacchetto" aPRC a raggiungere un equilibrio eccellente. Equilibrio che si apprezza anche su strada, con un controllo di trazione che lavora in silenzio e senza fare rumore, un ABS che aiuta nelle situazioni impreviste, e un cambio elettronico che regola la velocità d'intervento in base all'utilizzo che si sta facendo della moto. Equilibrio che rende la Tuono 1100 incredibilmente performante, ma anche estremamente sicura. In pista, invece, questa caratteristica garantisce prestazioni davvero esaltanti e inarrivabili per l'attuale concorrenza, che faticava a stare dietro alla "Mille", figuriamoci a questa "1100". **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco X-Lite / AGV  
Tuta IXON / Spidi  
Guanti IXON / Spidi  
Stivali Alpinestars / TCX

SCHEDA TECNICA

**Aprilia Tuono V4 1100 Factory 17.450 euro**  
Cilindrata 1.077 cc  
Tempi 4  
Cilindri 4  
Raffreddamento a liquido  
Avviamento elettrico  
Alimentazione iniezione  
Frizione multidisco  
Potenza 175 cv - 129 kw - 11.000 rpm  
Coppia 12 kgm - 120 nm - 9.000 rpm  
Emissioni Euro 3  
Capacità serbatoio carburante 18,5 lt  
ABS Sì  
Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17"  
Pneumatico posteriore 200/55 ZR 17"  
Peso a secco 184 Kg