

TUNER GP

Aprilia RS 660 Trofeo/
WSC-Aprilia RS 660



FAHR- ASSISTENT

Kann ein Racebike ohne Fahrassistenzsysteme ein Fahrassistent sein?
Ergibt das überhaupt Sinn? Die Auflösung folgt hier und führt zu Racing 2.0.

Text: Robert Glück; Fotos: Mathias Schmid, fact

PS
sport
motorrad
magazin

TUNER GP

BRIDGESTONE

Xlite



PS-Leser, PSler, aktive Hobby-Brenner, Sie, wir, du und ich. Wir alle sind harte Kerle und Kerlinnen (m/d/w), wenn es ums Thema Schnellfahren geht. Im Kopf fährt auf dem Track jeder voll am Limit – eine minimale Anzahl von uns am physikalischen, der überwiegende Teil am eigenen. Wobei es für den Reiz am Schnellfahren unerheblich ist, an welchem davon man sich in Wirklichkeit bewegt. Fährt man am eigenen Limit und überschreitet es ab und an, lernt man dazu und wird dadurch schneller. Der Sieg über den inneren Schweinehund zählt mehr als die absolute, reale Geschwindigkeit. Zumindest, wenn man es neutral und objektiv betrachtet – sozusagen aus dem Ledersessel heraus auf der Metaebene. Und diese Betrachtungsweise könnte auch die einzige sein, wenn da nicht diese vermaledeite Stoppuhr und damit die Rundenzeitentabelle wäre.

Und zack, schnappt die Falle zu. Die Rundenzeiten werden als Spiegel des Fahrvermögens wahrgenommen und stellen quasi die Hackordnung im Fahrerlager dar. Der King thront an der Spitze der Liste, sein Hofstaat in der Top Ten. Dann folgen Offiziere, Fußvolk, Bauern und Gesindel. Will man nun im oberen Drittel mitspielen, braucht man eine 1000er – so die einfache Denke. Schließlich fahren ja mittlerweile alle diese Raketen, und unter 200 PS ist man heute im Paddock ja bereits nur noch ein belächelter Me-Too. Was zur Folge hat, dass immer mehr aktive Rennstreckenbesucher immer dickere Karren fahren und die attraktiven Einsteiger- und Feingeistklassen wie Supersport 600, 750er oder Twins mit 1000 Kubik aussterben.

Doch, stopp! Innehalten und erkennen, dass diese leider gängige Betrachtungsweise Humbug ist. Es geht doch, wie bereits erörtert, primär um den Sieg über den eigenen Schweinehund. Und der Kollege, der schneller ist, ist eben einfach schneller. Und er wird es auch bleiben, sofern man sich nicht auf Fortbildung begibt.

Und so spannt sich der Bogen zu Roland Matthes von WSC-Neuss und dessen beiden Fahrassistenten, die auf den Namen Aprilia RS 660 hören. Roland ist seit 35 Jahren im Zweirad-Business unterwegs, davon seit 2004 als Aprilia-Händler. Mit Rennsport hat er sich schon immer beschäftigt, die raren Aprilia-V2-Motoren mit 450 und 550 Kubik beherrscht er aus dem Effeff. Nur logisch, dass er sich unmittelbar mit der Aprilia RS 660 beschäftigte, als diese aus der Kiste auf die Piste hüpfte. Und das Ergebnis seiner Handwerkskunst kann sich wahrlich sehen lassen. Neben einer Aprilia RS 660 Trofeo, einem ab Werk bestellbaren Rennmotorrad ohne Brief und Zulassungsmöglichkeit, steht eine weitere,



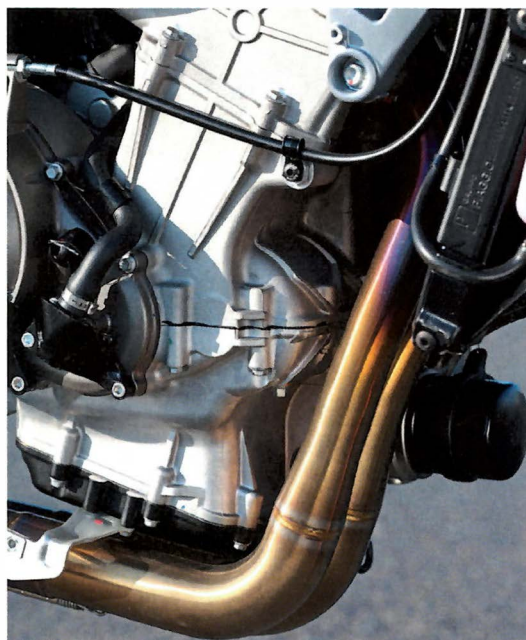
Die Silhouette der RS 660 Trofeo wirkt erwachsen, obwohl sie tatsächlich zierlich ist



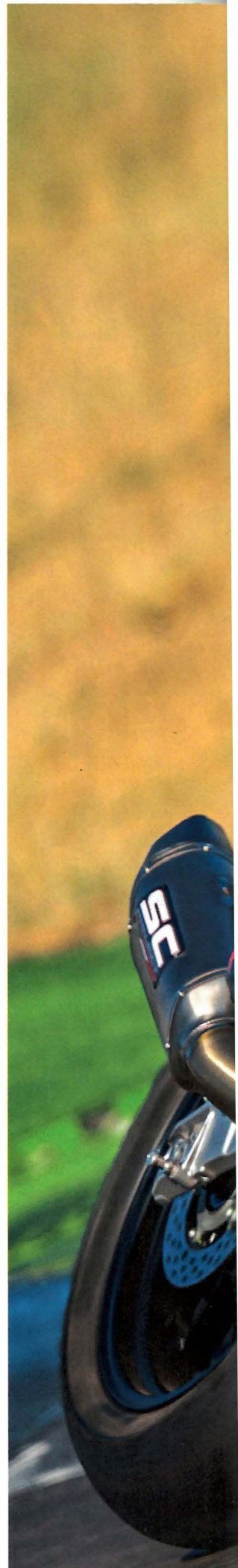
Die Gabel mit Andreani-Cartridge wirkt der Bremspower unbeeindruckt entgegen



Spider stattet die Trofeo ab Werk mit Fußrastenanlage und Protektoren aus



Die Abgasanlage stammt von SC-Project und kommt ohne Mittelschalldämpfer daher



APRILIA

RS 660 TROFEO





APRILIA

WSC-RS 660

allerdings von WSC-Neuss piekfein aufgebaute und mit viel Aufwand verfeinerte 660er.

Aprilia RS 660 Trofeo

Welches Schweinderl hätten S' denn gern? Beide, ist doch klar. Beginnen wir zunächst mit der Basis-Version. Mit der Trofeo bietet Aprilia ein Racebike aus der Kiste an, und dieses wird – sinnvollerweise – in Italien in einem Cup eingesetzt. Sie ist über die Aprilia-Racing-Homepage und beim Händler des Vertrauens für 15600 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer bestellbar, einen kompletten zweiten Radsatz gibt es für weitere 685 Euro (netto) dazu.

Steht so eine Trofeo dann vor einem, wird es ganz einfach. Draufsitzen, starten und raus zum Kringeln. Wir nehmen uns der Trofeo in Hockenheim an und verlassen die Boxengasse in Richtung des leistungshungrigen GP-Kurses. Willig zieht der Reihen-Twin durchs Drehzahlband, sorgt konstant und ab dem oberen Drittel verstärkt für Vorschub. Von zornig zu sprechen, wäre übertrieben, aber darum geht es heute gar nicht. Es geht vielmehr um Kontrolle und Vertrauen, denn diese beiden Komponenten machen den Fahrer schnell. Das Moped folgt ganz von allein. Segelt man nun um den Kurs, muss man speziell auf badischem Grund auf Verkehr von hinten gefasst sein. Gerade in der Parabolika ist der Geschwindigkeitsüberschuss der 1000er heftig. Andererseits hat man genug Kapazität im Großhirn frei, um sich auf saubere Brems- und Einlenkpunkte zu konzentrieren, die Gangwech-

sel perfekt zu timen und seine Linie auf das Motorrad anzupassen. Die RS kann und möchte viel Schwung in die Kurve mitnehmen, bevorzugt also einen klassischen, runden Fahrstil mit hohen Kurvengeschwindigkeiten. Damit man sich dem Limit sauber und sicher annähern kann, sind ABS und Traktionskontrolle mit an Bord. Ein Andreani-Cartridge in der Gabel sowie ein Öhlins-Federbein steigern das Potenzial der RS Trofeo fahrwerksseitig, mittels Fußrasten von Spider lässt sich die Ergonomie sowie das Schaltschema anpassen. Denkt man nun, dass das Handling radikal wäre, täuscht man sich. Die Trofeo ist handlich und zudem sehr berechenbar, aber weit weg von der Radikalität früherer 250er-Zweitakter. Einziges gewöhnungsbedürftiges Detail ist der Drive-by-Wire-Gasgriff, der sich synthetisch, wenig natürlich anfühlt. Es dauert ein wenig, bis man sich auf die Kombination Gasbefehl im Kopf. Umsetzung via Handgelenk und tatsächlichen Vortrieb eingegroovt hat. Dennoch gefällt das harmonische Gesamtpaket rundum und bietet sich für zwei Gruppen von Hobbyracer als Sparring-Partner besonders an. Zum einen für Neulinge, Wenigfahrer oder Wiedereinsteiger, die ein komplettes, elektronisches Assistenzpaket an Bord haben möchten und gerne auf überfordernde Leistung verzichten. Zum anderen für fortbildungswillige, aber erfahrene Hobby-Piloten, die sich auch neben der Strecke Gedanken über ihren Sport machen und erkannt haben, dass ein sauberer Fahrstil mehr wert ist, als eine mit 200-Plus-PS chaotisch zusammengegelte Rundenzeit. Zugegeben: Es ist natür-



Ein Arbeitsplatz fast wie auf einer MotoGP-Waffe – nur ohne Ride-Height-Device



Der zentrale Ram-Air-Kanal wurde von WSC eigens für die RS 660 entwickelt



Unterschiedlich lange Ansaugtrichter für füllige Leistung in allen Drehzahlregionen



Die Akrapovic-Anlage besitzt einen Mittelschalldämpfer und einen gekürzten Endtopf

Runter mit der Hülle: Die Zierlichkeit der RS 660 kommt ohne Verkleidung so richtig zur Geltung. Carbonfelgen und T-Drive-Bremscheiben zeugen von einem üppigen Budget und großer Leidenschaft beim Aufbau der All-in-RS-660

lich geil, auf der Start-Ziel-Geraden alle verfügbaren Pferde galoppieren zu lassen und diesen Boost zu spüren, aber liegt darin tatsächlich die Essenz des Rennstreckenfahrens? Eher nicht, denn Vollgas geradeaus könnte man genauso gut (momentan noch) auf der Autobahn abfeiern.

WSC-Aprilia RS 660 „all in“

WSC-Neuss nimmt die RS 660 Trofeo als Basis, um jenen Racern ein Werkzeug an die Hand zu geben, die lieber an sich arbeiten, um die Rundenzeit zu senken, als nach immer noch mehr Leistung zu gieren. Aber da ist noch mehr. Roland Matthes hat uns ein rollendes Schaufenster seiner Handwerkskunst nach Hockenheim mitgebracht. Gemäß der Poker-Ansage „all in“ verabreichte er der zweiten WSC-Aprilia alles an Verbesserungsmaßnahmen, was denk- und machbar ist. Sein Ziel: eine ultimative Fahrmaschine zu bauen, die den Fahrer in den Vordergrund stellt und seinen Wünschen und Bedürfnissen zu 100 Prozent gerecht wird. Sozusagen das perfekte Werkzeug für das Fahrerlebnis Racing 2.0, um völlig auf sich konzentriert die eigenen Fähigkeiten weiterzuentwickeln.

So verwundert es nicht, dass die Eingriffe ins Gesamtsystem massiv ausfallen. Allein die Änderungen am Twin aufzuzählen würde den Rahmen dieser Geschichte sprengen. Daher hier lediglich grobe Eckpunkte, die den Gesamtaufwand nur ansatzweise beschreiben. Da wären: Optimie-

rung der Steuerzeiten, Montage von Haupt- und Pleuellagern mit größtmöglichem Spiel, Ausbau von Thermostat, Anlasser sowie dessen Freilauf und Einbau eines leichteren und feingewuchteten Schwungrads. Ansaugseitig dann ebenfalls großes Kino. Ein selbst entwickelter, zentraler Ram-Air-Kanal führt die Luft in eine Eigenbau-Airbox, die vom Tank nach oben hin abgedichtet wird. Durch den Racing-Luftfilter strömt die Luft schließlich durch unterschiedlich lange Ansaugtrichter, um in die Zylinder zu gelangen. Ein UpMap-Modul übernimmt die Gemischaufbereitung, während die Verbrennungsgase mittels Akrapovic-Kompletanlage entsorgt werden.

Grobe Eingriffe erfolgten auch an der Fahrzeug-Elektronik. So gingen ABS und Traktionskontrolle von Bord, und diverse Schaltereinheiten von Jetprime übernehmen die elektronische Steuerung. Ein Glanzlicht in Bezug auf Throttle Control ist der ebenfalls von Jetprime stammende Kurzhub-Gasgriff, der ein nahezu perfektes Gefühl für den Vortrieb erzeugt.

Während feinste Ware in der Bremsenabteilung wie Magura-HC3-Bremspumpe, Brembo-T-Drive-Scheiben oder Z04-Beläge aus demselben Hause die Geschwindigkeitsreduzierung übernehmen, sorgt das fein überarbeitete Fahrwerk mit Öhlins- und Andreani-Komponenten für Grip und Rückmeldung auf höchstem Niveau. Für weitere Verschärfung des Handlings zeichnet nicht etwa die Geometrie verantwortlich, sondern die reduzierte Masse der Carbonfelgen, die



Daten

Aprilia RS 660 Trofeo

Gewicht 170,7 kg; **vorn/hinten** 54,0/46,0 %

Leistung 101 PS

Preis 15 600 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer

WSC-Aprilia RS 660

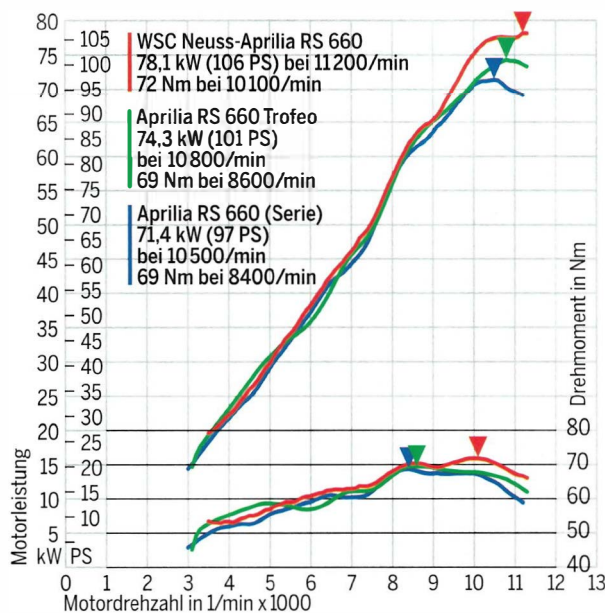
Gewicht 159 kg; **vorn/hinten** 54,0/46,0 %

Leistung 106 PS

Preis keine Angabe

APRILIA RS 660 TROFEO UND WSC-RS 660

Mit 101 respektive 106 PS steht man heutzutage in der Nahrungskette der Hobbyracer ganz hinten an. Selbst einer Honda CBR 600 RR PC37 hat man auf der Geraden nur wenig entgegenzusetzen. Schnell wird man durch das frühe und gefühlvolle Abrufen der RS-Ponys. Und genau da punkten beide sehr gleichmäßig zu Werke gehenden Reihen-Twins. Bereits in tiefer Schräglage können die Drosselklappen weit geöffnet werden. Einzig das etwas schwammige Gasgriffgefühl der Trofeo erfordert Eingewöhnung, während der Kurzhubgasgriff der WSC-RS 660 einfach perfekt funktioniert.



Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250

Herstellerangaben



Roland Matthes (rechts) und Frank Matthes stehen hinter dem Project WSC-660. Roland ist Geschäftsführer von WSC-Neuss und dem Rennsportvirus seit Jahrzehnten verfallen

in der WSC-Aprilia stecken. Allein auf der Waage beeindruckt das Ergebnis der Kur bereits sehr. Die WSC-660er wiegt vollgetankt 159 Kilogramm, von denen 54 Prozent auf dem Vorderlasten. Bei identischer statischer Verteilung drückt die Trofeo-Version mit 170,7 Kilogramm auf die Waage. Welch Kunstwerk, an einem bereits vom Straßenschnickschnack befreiten Motorrad nochmals 11,7 Kilogramm abzuspecken! Also Reifenwärmer runter und ab auf den Kurs.

Racing 2.0

Klatsch – die Watsche sitzt! Was sich eben auf der Trofeo noch gut angefühlt hat, wird auf der WSC-RS als intransparent und unspezifisch empfunden. Dieses Gerät hier rapportiert mit seismografischer Sensibilität und der Präzision eines Schweizer Uhrwerks an den Piloten. Egal, ob in Schräglage, auf der Bremse oder beim Gasgeben. Unabhängig vom absoluten Speed verhilft diese Klarheit dem Piloten zu unglaublichem Selbstvertrauen. Im Sattel der Trofeo fühlt man sich bereits gut, aber die WSC-RS lässt einen dann ganze Berge versetzen. Einer schnellen Lernkurve steht nichts mehr entgegen, das Feilen an der Linie kann beginnen. Und dies alles ohne körperlich sofort an seine Grenzen zu kommen. Denn sowohl Trofeo als auch WSC-RS fordern mit ihren knapp über 100 PS den Piloten weitaus weniger als jedes Superbike. Weder beim Be- und Entschleunigen noch beim Einlenken. Diese eingesparte Energie erlaubt es, sich voll und ganz auf Racing 2.0, die neu entdeckte



alte Tugend des sauberen Motorradfahrens, zu konzentrieren.

Doch wer ist bereit dafür? Laut Roland sind das Kunden, die sich die RS 660 neben ihr Superbike stellen. Und Letzteres dann immer weniger verwenden, bis sie es schließlich verkaufen. ■

Fazit

Man muss für die höheren Weihen des Racings bereit sein – mental und körperlich. Denn obwohl die beiden 660er einfach zu fahren sind, ist der Schmerz, von eigentlich mies fahrenden Kollegen auf stärkeren Motorrädern überholt zu werden, in manchen Situationen beinahe physisch. Beide RS 660 beweisen eindrucksvoll, dass weniger sehr oft mehr ist. Und das macht jede auf ihre eigene Art: die Trofeo in einem bezahlbaren Rahmen, die WSC-RS als Traumbike, Objekt der Begierde oder Grund für schlaflose Nächte.

Mit der Trofeo außen an der WSC-660er vorbei? Das gelingt nur einem viel besseren Fahrer...