



Aprilia SL 750 Shiver

- Fahrbericht aus MOTORRAD 11/2010 -

Sie ist ein gefälliges und noch besseres Motorrad geworden, die nackte Aprilia Shiver des Jahrgangs 2010. Das macht sich an einigen wichtigen Details bemerkbar. An Ergonomie, Handlichkeit und Design.

Südfrankreich im Frühling, Palmen und Pinien bei 20 Grad und die Route Napoléon unter den Rädern - das pure Leben. Weite Ausblicke wechseln mit ebensolchen Kurven. In diesem herrlichen Stück Europa ist die überarbeitete Aprilia Shiver voll in ihrem Element. Sie bleibt sicher auf Kurs, selbst wenn es doch mal eng wird, lässt sich leicht umlegen. Einfach Vertrauen erweckend.

Das kinderleichte Handling scheint durch die neuerdings fünfeinhalb Zoll messende Hinterradfelge statt des bisherigen Sechszöllers noch verbessert zu sein. Spannt sich doch der unveränderte 180er-Pneu nun in etwas spitzere Kontur darüber. Der standardmäßige, in Frankreich fabrizierte Dunlop Qualifier harmoniert gut mit der Shiver. Ansonsten blieb das Verbund-Fahrwerk unverändert. Und das ist auch gut so. Der effiziente Verbund aus nun rot lackiertem Gitterrohrrahmen aus Stahl und angeschraubten Alugussteilen ist sehr stabil. Das rechts direkt an der Aluguss-Schwinge angelenkte Federbein arbeitet gut, es ist wie die nicht einstellbare Fahr-und-Spar-Gabel in Upside-down-Bauweise straff gedämpft.

Aprilia hat auf verhaltene Kritik an harten Kanten in der bisherigen Sitzbank reagiert. Die 2010er-Shiver hat ein neues Sitzmöbel mit verbessertem Sitzkomfort: sanfter gerundet, drei Zentimeter niedriger, schmaler geschnitten. Um im Stand beidseitig sicheren Grund zu erreichen, seien laut Aprilia nun fünf Zentimeter weniger Schrittbogenlänge nötig. Dies meint die Länge zwischen beiden Fußaufstandspunkten, gemessen über die Innenseite der Beine. Gut für kleine Fahrer(innen). Auch sonst passt die Ergonomie. Über den etwas "aufgespreizten", um fünf Grad weniger nach hinten gekröpften Lenker hat man die Maschine bestens im Griff. Verschlimmbessert präsentieren sich die neuen Fußrasten, für den Sozius zurückversetzt, im Racing Style ohne rutschfeste Gummiauflage.

Und der Motor? Blieb unverändert gut. Mustergültig gleichmäßig schiebt der 95 PS starke 750er-V2 an. Schon unten herum kräftig und bis zum Abriegeln bei gut 9000 Touren frei ausdrehend. Alles untermalt von feurigem V2-Stakkato und hartem Hämmern aus dem Luftfilterkasten. Klang, Druck, Emotion. Toll. Dazu drei während der Fahrt wählbare Mappings: "Regen" mit gekappter Spitzenleistung, "Touring" mit voller Power bei sanftem Ansprechen und "Sport". Hier setzen die per Stellmotoren, nicht vom Gaszug betätigten Drosselklappen die Gasbefehle schon zu harsch um. Hart, aber nicht direkt: Insbesondere aus dem Schiebetrieb heraus setzt die Leistung mitunter erst verzögert, dann aber umso schlagartiger ein.

Facelift: Durch Zweifarblackierung und die betont bullige Lampenmaske mit Mikro-Windschildchen wirkt die aktuelle Shiver erstaunlich aufgefrischt, peppiger. In die gleiche Richtung zielen Bremsscheiben mit Wellenschliff an den kräftigen, radial montierten wie betätigten Vierkolbenstoppfern. Wild und mild: Das spät regelnde ABS kostet 500 Euro Aufpreis, alle anderen Änderungen gegenüber dem 2009er-Modell 200 Euro: ab 8699 statt 8499 Euro. Hinzugewonnen hat bloß die nackte Shiver, die halbverkleidete Shiver GT kommt vorerst nicht in den Genuss der Neuerungen.

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 52 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 450 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 44:16.
Bohrung x Hub 92,0 x 56,4 mm
Hubraum 750 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,0:1
Nennleistung 69,9 kW (95 PS) bei 9000/min
Max. Drehmoment 81 Nm bei 7000/min

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl mit verschraubten Alugussteilen, Up-side-down-Gabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Federbein direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel.

Räder und Bremsen

Alu-Gussräder 3.5 x 17; 5.5 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Maße und Gewicht

Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,1 Grad, Nachlauf 109 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Leergewicht 210 kg, Tankinhalt/Reserve 15/2,5 Liter.
Garantie zwei Jahre
Farben Schwarz, Silber

Preis

8.699 Euro (inkl. Nebenkosten)

Aufgefallen

Positiv	Negativ
Leistungsentfaltung für Landstraßen ideal	Leistungseinsatz im „Sport“-Mapping hart
Ausstattung hochwertig: informativer Bordcomputer, Ganganzeige, Edelstahlauspuffanlage, Handhebel und Bremspedal einstellbar	Zuladung etwas gering bemessen
Handlichkeit spielerisch leicht	Gepäckunterbringung durch hochgelegte Auspuffe erschwert