

PDF-downloadservice



Alstublieft!

**Op de volgende pagina's het
door u bestelde artikel
van *AutoWeek*.**

Veel leesplezier!

Disclaimer: De in deze PDF opgeslagen informatie mag op geen enkele wijze openbaar gemaakt worden, verspreid worden, gekopieerd worden of worden veeleelvoudigd (ook niet via een eigen netwerk) zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van Sanoma Men's Magazines BV en alle andere rechthebbenden waaronder Axel Springer Verlag AG. Alle rechten voorbehouden. Copyright *AutoWeek*.



Spijkerhard genieten

Met zijn aluminium chassis en 200 pk accelereert de Opel Speedster Turbo als een motorfiets. Tenminste, dat zeggen ze. De Aprilia Tuono Fighter lust hem namelijk rauw op een toastje. Maar in beide gevallen is het spijkerhard genieten!

TEKST ROB VAN GINNEKEN, FOTO'S JACCO VAN DE KUILEN

Een 200 turbopaardenkrachten sterke 2-litermotor achterin, een kloeke 250 Nm trekkracht, een portie extra spoilerijtjes om de boel ook op snelheid solide aan de grond te houden, aangepaste luchthappers rondom die de koeling voorin en de motorruimte achterin van frisse lucht voorzien, een nog iets straffer afgestemde vering, fraaie 5-spaaks 17-inchwielen met brede sportbanden, het moet allemaal meehelpen om de toch al niet kinderachtige Opel Speedster naar

een nog hoger plan te tillen. En neem maar van ons aan: dat is gelukt. De bij Lotus Cars in Engeland geheel met de hand gebouwde tweezitter gaat als de spreekwoordelijke brandweer. Sterker nog: in veel opzichten kun je hem eigenlijk alleen met een motorfiets vergelijken. Dat wordt glashelder wanneer de Speedster Turbo bij de eerste acceleratieproef de complete inhoud van de kleine opbergvakjes onder het dashboard recht naar achteren gooit. Je ziet tot je verbijstering je

portefeuille, je zonnebril en het opbergdoosje van het radiofrontje voorbijvliegen en achter de kuipstoelen verdwijnen. Kan kloppen, want de fabriek geeft een sprinttijd van nul naar honderd van 4,9 tellen op. Het voelt aan alsof je gelanceerd wordt, ook wanneer je op de gewone weg bij gebrek aan tractie een paar tienden van een tel op die tijd moet inleveren.

Tuono Fighter

Snel? Het is maar hoe je het bekijkt. 'Snelle auto's bestaan niet' is een gezegde dat je in motorkringen nog wel eens voorbij hoort komen. Daar zit absoluut iets in. En het allermooiste is misschien nog dat je voor een fractie van de sportwagenprijs al een behoorlijk exotische en verzengend rappe motorfiets voor de deur hebt staan.

Een passend voorbeeld is in dit geval de Aprilia Tuono Fighter. Leverbaar in de kleuren Grey Magnet en Red Tulip voor het uitknepen bedrag van € 13.499. Je kunt er voor de prijs van de Speedster Turbo (€ 46.895) dus drie kopen en hebt

dan nog geld over voor een complete motoruitrusting en voor vakanties van de komende jaren.

Toch is het een tamelijk bijzondere en in veel opzichten zelfs exotische machine, want in feite heb je het over een halfbroertje dat direct is afgeleid van de van de Aprilia RSV Mille World Superbikeracer. Maar dan als *naked bike* met een klein topkuijpje en een relatief hoog superbike-stuur. Alle techniek is zichtbaar en daar draait het bij de liefhebbers om: Spartaans rijplezier, net als in de Opel Speedster Turbo.

Grote stappen

Het zal duidelijk zijn dat de Tuono met 126 paardenkrachten en een gewicht van 183 kilogram – en dan ook nog perfect verdeeld over voor- en achterwiel ook – werkelijk enorme stappen neemt. Wie denkt dat de Speedster Turbo als een raket van z'n plek komt, heeft in automobieltermen natuurlijk gewoon gelijk. Er moet echt een héél dikke supersportwagen aan te pas komen om de Engelse



De instelbare stuurdemper stabiliseert de Aprilia, wat het rijgedrag ten goede komt.

tweezitter 'n deuk in zijn ego te bezorgen. Hij komt met een mooie diepe turbogrom fantastisch makkelijk van de plek, om na iets meer dan vijf tellen voorbij de 100 km/h te flitsen. En met een optimale ondergrond kan het nóg wel iets harder. Maar ja, zet de Tuono Fighter in de start-blokken, schroef de 998 cc V-twin op, laat het pneumatisch bediende koppelingshendel uit de linkerkuist schieten en er gebeuren opeens heel andere dingen. Om te beginnen moet je flink je best doen om het voorwiel een beetje in de buurt van het asfalt te houden, maar áls dat een beetje lukt, noteer je ook een acceleratietijd naar honderd in een toefje boven de drie tellen. Om precies te zijn 3,2. Houd je het gas er vervolgens langdurig op, dan merk je dat ook alle andere metingen die je maar voor een auto of motor kunt bedenken in het voordeel van de Aprilia uitvallen. En niet te krap ook.

Meten is weten

De Speedster Turbo raffelt de inhaalspurt van 80 naar 120 in de vierde versnelling in zo'n vijf seconden af. De Tuono Fighter



De turbopower van de 2,0-litermotor past prima bij het pure karakter van de Speedster. De prestaties zijn fenomenaal, maar desondanks legt 'ie het af tegen de Aprilia.

is hem zelfs bij een gezapig toerental in de zesde versnelling nog een paar tienden te snel af en komt in de vijfde pas echt op tempo, met een inhaalspurt van precies drie tellen. En eigenlijk zou je voor dat snelheidsgebied eerder naar twee moeten schakelen... Bye, bye, zwaai, zwaai, dus. Denk niet dat het op de Autobahn verderop nog goed komt. De top van de Speedster Turbo is volgens Opel weliswaar een kloekke 243 kilometer per uur (wel 't dak dichtdoen!), maar dan ben je met de Italiaanse volbloed nog aan het schakelen. De meter staat daar uiteindelijk trillend rond de 270 km/h stil en daarvan blijkt maar heel weinig overdreven te zijn. Hij haalt ruim 260 echte kilometers per uur. Het is dus maar goed dat zo'n motorfiets beslist vaker bij een tankstation zal moeten stoppen, anders zag je hem echt nooit meer terug. Zelfs bij een ingetogen gemiddeld verbruik van 1 op 14 is de pijp al na 250 kilometer leeg. Met 'n testverbruik van 1:10 kan de Turbo een paar tankstations later aanleggen. Maar pakweg Parijs zul je ook niet in één ruk halen.

Nu we toch even met de zakelijke info bezig zijn: op minstens één gebied laat de Speedster Turbo gunstiger waarden noteren en dat is bij het geluidsniveau. Zelfs met gesloten dakje slaat de decibel-meter bij 100 en 120 kilometer per uur weliswaar enthousiast uit naar waarden tussen de 74,8 en 78 dB, maar het is een bekend gegeven dat je vanwege het windgeruis op een motorfiets eigenlijk oordopjes moet dragen om niet in de kortste keren gehoorschade op te lopen. Die waarden liggen dus nog veel hoger.

Stukje sturen

Zo, en dan wordt het nu hoog tijd om eens een stuk met het dynamische duo te gaan sturen. Over saaie details als hun standaarduitrusting zullen we het niet hebben, want die kun je in beide gevallen op 'n vloeipapertje kwijt. En zo hoort dat ook bij onverduld sportieve machines! Eerst frommelen we ons in de Speedster. Met een gesloten dak is dat voor een normaal mens nauwelijks te doen zonder Houdini-achtige bewegingen, maar open is de strategie ook niet meteen duidelijk.



De Speedster wordt gekenmerkt door een Spartaanse inrichting. En dan is dit nog de aangeklede versie... Let op 't lichtgewicht ontwerp van raamslingers en middenconsole.



Ook aan de Aprilia Tuono Fighter valt weinig opsmuk te ontdekken, zoals het een *naked bike* betaamt. De informatievoorziening is voor een groot deel digitaal.



Opel Speedster Turbo:
top 243 km/h, 0-100 in 4,9 s

Raketje
▲ Stuur als een kart
Uitstraling

Spijkerhard
▼ Zwaar sturen
Bagageruimte



Herkenningpunt: de centrale dubbele uitlaatpijp op de Speedster.



Lichtgewicht wielen met speciaal ontwerp staan de Speedster prima.



We maakten dus gretig gebruik van de praktijk van een eigenaar: gewoon ongegeneerd op de stoel stappen en onderuit zakken. Wil je met het dakje dicht rijden? Dan rol je dat voor het instappen een stukje open en klikt het geheel later van binnenuit weer dicht. Hoe dan ook, de Speedster omsluit je als een handschoen. Je zit tussen de kokers van het chassis en wordt vastgeklemd door een keihard racestoeltje. Dit is autorijden in zijn puurste vorm. Overigens moet je het dak daarbij liefst wel in het opbergvak achter de stoelen persen, want anders heb je boven een hoogte van een paar meter nauwelijks zicht. Tamelijk lastig bij een verkeerslicht.

Overigens is de bagageruimte beperkt tot een bergvak achter het motorblok. Net groot genoeg voor een paar tassen. Zelfs in bagagemogelijkheden ontlopen de Opel en de Aprilia elkaar nauwelijks, want in een tanktas en een tas achterop kun je vrijwel evenveel meenemen.

Maar dat soort praktische overwegingen zijn niet echt van belang. Bij lage snelheid aan het kleine stuur draaien, vraagt bijvoorbeeld ook spierballen van het type Schwarzenegger. Vóór zijn politieke carrière dan. Nou en? De Speedster hoort natuurlijk ook op de open weg thuis, het liefst eentje met zo veel mogelijk bochten. Daar doet hij negenennegentig procent van alle sportwagens snel vergeten door de pure levensvreugde die hij uitstraalt.

Directe verbinding

De lage zithoogte, de geweldig directe besturing en de spijkerharde vering zorgen voor een fantastisch intieme relatie met het wegdek. Je voelt letterlijk alles wat er gebeurt. Op een oneffen wegdek levert dat trouwens een erg onrustig effect op. Eén tel niet opletten en je blijkt opeens naar

Racetechniek voor de Italiaan zorgt onder meer voor fabelachtige remprestaties; alsof je een loodzwaar anker uitwerpt.

links of rechts uit te wijken. Schakelen doet hij als de beste. Als je het pookje doortastend beetpakt, gaat het tak-tak door de versnellingen heen. En neemt de Speedster telkens weer (met 'n diepe grom achter je rug) een fikse sprong vooruit. Bochten pakt hij met de wendbaarheid van een kart. Het voelt vooral in korte bochten aan alsof hij vrijwel meteen onderstuurt, maar wanneer je de snelheid dan toch opvoert, blijft hij gek genoeg wel min of meer de uitgestippelde koers volgen. Met 'n groot hart en voldoende gas op het juiste moment kun je hem zelfs neutraal tot lichtjes overstuurd de bocht om laten glijden. Daarbij lijkt het of hij zich eerst even 'zet' voor hij stabiel verdergaat. Je vraagt je af waar hij met zo'n knalharde afstelling en korte veerwegen de ruimte vandaan haalt om toch nog lichtjes over te hellen, maar toch. Voor de liefhebber met voldoende wagenbeheersing is 't in elk geval genieten. Je wilt hem zijn eigenaardigheden dus al gauw vergeven. Want die heeft hij wel bij bosjes in huis. Denk aan de nogal zware bediening van de koppeling, de vrijwel onzichtbare meters (pas boven de 5.500 toeren en 220 kilometer per uur komen de naaldjes bij een normale zitpositie in beeld), het schouder-aan-schouder zitten met je passagier, de erg laag gemonteerde binnenspiegel die het zicht schuin naar rechts blokkeert en de krachtige remmen die helaas wel om 'n bijpassend krachtige tred vragen. Helemaal stabiel is hij bij remmen trouwens ook niet. Details allemaal. Het is een kniesoor die er op let.

Overeenkomsten

De Aprilia Tuono Fighter en de Speedster Turbo konden broers zijn. Zo dicht liggen de karakters bij elkaar. Oké, in geval van de Aprilia heb je een 60 graden V-twin met vier kleppen en twee bougies per cilinder, brandstofinspuiting en een zesbak als 'middenmotor' aan boord, maar verder volgt ook de Italiaanse motorfietsfabriek



En kijk nou eens... ook de Aprilia maakt er een dubbelpijps potje van.

de compromisloze koers. Zoals gezegd, is de Tuono afgeleid van een racereplica en dat levert een stevig aluminium brugframe op met een eveneens lichtmetalen achterbrug. Showa levert de voorvork en de monoshock achter komt van Sachs Boge. Veervoorspanning, ingaande en uitgaande demping zijn op alle veerpoten instelbaar.

Uitrusting/opties Opel Speedster Turbo

ABS/remassistent	S/-
Airbag l/r	S/-
Airbags hoofd v/a	-/-
Airbags opzij v/a	-/-
Airco/automatisch	-/-
Audio-installatie/cd	-/€ 725
Automaat	-
Boordcomputer	-
Buitenspiegels elektr./verw.	-/-
Centr. vergr./afstandsbed.	€ 855
Cruise control	-
Hoogte-/diepteverst. stuur	-/-
Hoogteverstelling stoel l/r	-/-
Leren bekleding	€ 1.795
Lichtmetalen velgen	5
Metallic lak	€ 613
Mistlampen vóór	€ 450
Navigatiesysteem	€ 2.100
Regensensor	-
Stab.systeem/traction contr.	-/-
Toerenteller	5
Zijruiten elektr.	-

S = STANDAARD, - = NIET LEVERBAAR

Op de testmotor wordt binnen luttele tellen duidelijk dat ook de Italianen én de Nederlandse importeur daarbij voor de rotsharde optie kiezen. De Tuono wordt er fenomenaal wendbaar door en laat zich op zijn 17-inchwielen met bijna speels gemak op één oor leggen. Korte chicanes of kleine rotondes zijn 'n waar genoeg. Vooral op strak asfalt, want kinderkopjes of ander klein grut behoren niet tot zijn liefhebberij. Verrassend genoeg is zelfs de zit helemaal niet verkeerd. Je benen zijn wel sportief opgetrokken om de broodnodige riante grondspeling te genereren, maar in combinatie met het vrij hoge stuur gaat het prima. Ontspannen bijna. Nou ja, ontspannen... Op dezelfde manier als in de Speedster dan.

Forza Aprilia

De imposante prestaties van de getunedede V-twin hebben we in cijfers al aangestipt, maar de werkelijkheid is nog imposanter. Eenmaal op gang – de eerste versnelling is naar toermotorbegrippen nogal aan de lange kant – flits je in luttele seconden door de versnellingen heen. Telkens weer krijg je van het harde racezigtje een schop in je rug. Het gaat zelfs zo gemakkelijk, dat je goed in de gaten moet houden hoe hard het eigenlijk gaat, want voor je het weet doe je twee keer de snelheid die je in je hoofd had. En helaas zit ook hier de snelheidsmeter wat onhandig diep weggeborgen. Op de plek waar hij bij

de RSV Mille-sportversie juist wél in het zicht staat. Die heeft alleen een heel laag racestuur. Met je neus boven de bovenste schetsplaat van het balhoofd. Wie zichzelf niet in de hand heeft, rijdt op zo'n machine als deze Aprilia voortdurend met zijn rijbewijs net boven de papier-versnipperaar rond. Dat neemt niet weg dat het een waar genot is om zelfs een afgetrainde hypersportauto als de Speedster Turbo met eenvoudige hand-bewegingen te verpulveren. Inhalen? Dat gaat niet alleen in een flits, maar je rijdt de Speedster als het moet zelfs met een wheelee voorbij. Terwijl die dan toch echt aan een verzengende sprint bezig is! Remmen? De drie grote Brembo-schijfremmen met metaalweefsel versterkte remleidingen werken alsof je een anker uitgooit. Kijk niet raar op wanneer je op het voorwiel op een bocht aankomt. En het gekke is: door de in de motorsport door- en doorontwikkelde techniek en bijvoorbeeld de trillingdempende balansassen in de twin gaat het allemaal zonder al te veel bruut geweld en andere oncomfortabele bijeffecten. Kiezen? Ach, koop ze toch allebei, want wat kost zo'n snelle motorfiets nou helemaal als je de aanschafprijs met die van een sportwagen vergelijkt? Laten we het er maar op houden dat rijden met de Opel Speedster Turbo én de Aprilia Tuono Fighter gewoon spijkerhard genieten is. Wheelie! ■



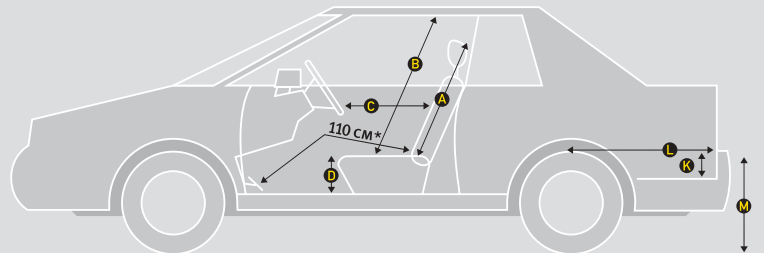
Aprilia Tuono Fighter:
top 262 km/h, 0–100 in 3,2 s

▲ Tweetrapsraket
Stuurt als racemotor
Fantastisch design

▼ Spijkerhard
Zicht op meters
Bagageruimte

Kop testgegevens

	Opel Speedster	Aprilia Tuono Fighter
Motor	4-cil.-in-lijn dubb. bovenl. nokkenas, 4 kl./cil.	V-twin, DOHC, twinspark, 4 kl./cil.
Cilinderinhoud	1.998 cc	997 cc
Boring x slag	86,0 x 86,0 mm	97 x 67,5 mm
Compressieverh.	8,8:1	11,4:1
Brandstofsysteem	multipoint-inspuiting	multipoint-inspuiting
Max. vermogen	147 kW/200 pk bij 5.500 tpm	96 kW/126 pk bij 9.500 tpm
Max. koppel	250 Nm bij 1.950 tpm	101 Nm bij 7.250 tpm
Aandrijving	achterwielen	ketting achterwiel
Aantal versnellingen	5, handgeschakeld	6 voetschakeling
Ophanging vóór	dubb. draagarmen, stab.	Showa 43 mm upside-down
Ophanging achter	dubb. draagarmen, stab.	Sachs Boge monoshock (APS systeem)
Remmen vóór/achter	gev. schijven rondom	drie remschijven Brembo
Bandenmaat	175/55R17 en 225/45R17	120/70ZR17 en 190/50ZR17
Draaicirkel	11,6 m	n.o.
Afmetingen l/b/h	3,79/1,71/1,12 m	2,07/80/1,20 m
Wielbasis	2,33 m	1,42 m
Tankinhoud	40 liter	18 liter (incl. 4 reserve)
Bagageruimte	206 liter	-
Gewicht	870 kg	183 kg
Laadvermogen	280 kg	n.o.



* = De voorstoel wordt ingesteld voor een gemiddeld Nederlands postuur

Interiurmaten in cm

	A	B	C	D	K	L	M
Opel	85	96	59	11	26	49	86

Prestaties

	Opel Speedster Turbo	Aprilia Tuono Fighter
Topsnelheid*	243 km/h	262 km/h
0-100 km/h	5,4 (4,9*) s	3,2 s
50-80 km/h in 3/4	2,7/3,8 s	-
80-120 km/h in 4/5	5,1/7,0 s	3,0/4,7 (in 5 en 6)
Geluid 100/120 km/h	74,8/78 dB	-
Verbruik gem.*	8,5 l/100 km (1:11,8)	-
Testverbruik gem.	10 l/100 km (1:10)	7,1 l/100 km (1:14)
Actieradius	400 km	250 km

* = FABRIEKSOFGAVE

Kosten

Prijs	€ 46.895	€ 13.499
Bijkomende kosten	€ 643	€ 170
Houderschapsbel. 3 mnd	€ 49 – € 58	
Garantie	2 jaar/onbepert 6 jaar carrosserie	2 jaar/onbepert
Onderhoudsinterval kl./gr.	30.000 km/30.000 km	1.000/7.500/15.000 km
Importeur	Opel Nederland bv Breda, 076-5448000	Aprilia World Service bv Breda, 076-5431640
Internet	www.opel.nl	

Koffers

	90 liter	53 liter	44 liter	21 liter	75 kg	
Opel	0	0	1	1	2X	+ 130 kg