

BMW F 800 R / APRILIA MANA 850 ABS



STUNTFÖRAREN OCH DIREKTÖREN



När det gäller att ta sig smidigt från punkt A till punkt B inne i staden finns det många olika sätt. Visst, man kan ta kollektivtrafiken men det är ju inte speciellt roligt. Inte i jämförelse med att susa iväg på en smidig tvåhjulning till jobbet. Tänk dig sedan en båge som lockar med dig på en liten extra svängom på vägen hem.

Vi hittade två alternativ som visade sig vara olika som bär.



BMW F 800 R



Motorcyklarna vi valde för vårt minitest blev Aprilia Mana 850 ABS och BMW F 800 R. Båda utrustade med tvåcylindriga motorer och utvecklade tillsammans med Rotax.

BMW har valt att köra med en parallelltwin på 798 kubik och Aprilia'n är utrustad med en V-twin på 839 kubik. På papperet ska det bara skilja drygt tio hästkrafter till BMW:s fördel, vilken även har lite mer vridmoment.

Den skillnaden märktes, eller snarare upplevdes tydligt, återkommer till det senare.

Största olikheten ligger i växelsystemet. Där har Aprilia valt att gå en helt egen väg med en sjuväxlad sekventiell automatisk låda där föraren när som helst kan växla manuellt via knappar på styret, med växelpedal eller låta hojen sköta allt. Det finns tre olika lägen att välja mellan, Touring, Sport och Rain. Jag testar samtliga lägen och känner att hojen växlar väldigt olika. I Touringläget går det mjukt och fint, för att i Sport gå lite snabbare men i Rainläget upplever jag det som att effekten blir något begränsad.

Helt klart är det en ganska behaglig känsla att bara hänga med och inte behöva koppla och växla. Automatlådan fungerar



Bra men inte bäst. Skönast ABS av de två dock.



Fräckt att placera tanklocket på sidan. Så tyskt, så ostrikt.



Tummen upp för värmehandtag som standard.



APRILIA MANA 850 ABS

fint på bankörningen, men det blir mycket roligare att växla manuellt. BMW:n med sin vanliga växellåda rockar järnet på banan och för en stund så glömmer jag att det bara är en 800:a. Det går även igen gällande chassit.

Aprilian tar i väldigt tidigt i kurvorna och under acceleration när man lutar så svajar den oroande. Den mjuka fjädningen på Mana:n blir också till nackdel vid lite kraftigare inbromsningar då det känns som att bakändan vill köra om. Konkurrenten däremot vill bara ha mer ju tuffare man kör den och jag kan förstå att tyska stuntföraren Chris Pfeiffer gillar den här hojen. Så lätt och följsam den är.

För att göra en återkoppling på upplevd effekt, jag nämnde inledningsvis att BMW:n var starkare på papperet och att det upplevdes tydligt. Vid ett tillfälle får vi chansen att starta från stillastående med två förare. Gissa om vi båda blev förvånade när Aprilian, hur lätt som helst susade ifrån BMW:n, i alla fall upp till 90 kilometer i timmen. Det är just det här som är tjusningen med automat. Bara att tuta och köra, svårt att göra bort sig. Duellen om körglädjen vinner ändå BMW F 800 R överlägset, men som rödljusracer kan Aprilian stoltsera med första plats. ABS är något som



båda hojarna är utrustade med, vilket är bra, men den som vinner bromsdelen är Aprilian. Det går helt enkelt inte att toppa Brembos, radialt monterade fyrkolvsok. Vilket nyp i frambromsen. Återigen, BMW:n har inte dåliga bromsar men den hade inte blivit sämre med samma uppsättning som Mana:n.

Hur mycket fartvind genererar dessa två? Bäst egenskaper i hög fart har nog Aprilian

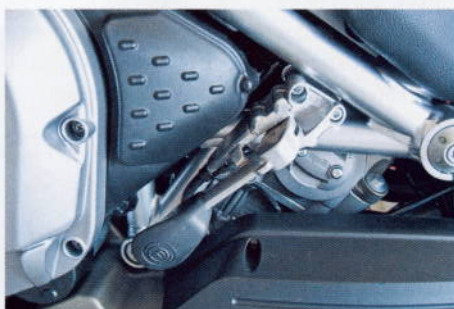
med sin speciella design på framlyktan. Den fungerar lite som vindavvisare. Nu finns även Mana:n i en GT version med en toppkåpa.

STUNTFÖRARE ELLER DIREKTRÖR

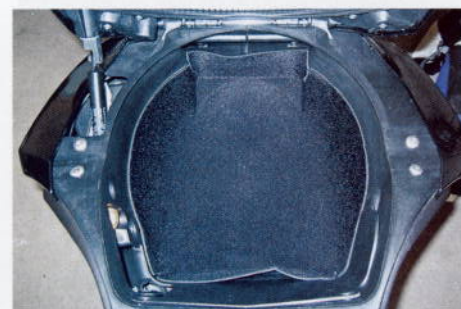
Designmässigt har dessa två skapat egna karaktärer. Budskapet på respektive märkes egna hemsidor talar egentligen sitt tydliga språk om vilka konsumenter man riktar sig



Som kolfiberbromsar på en Volvo. Överkurs, men så bra.



Använder någon verkligen parkeringsbromsen?



Sväljer lätt en fullstor integralhjälm. Eller tio Red Bull.



SNABBFAKTA/BMW F 800 R

Motor: Vätskekyld parallelltwin, 798 cc
 Max effekt/varv: 64 kW (87hk)/8000
 Max vrid/varv: 86 Nm/6000
 Antal växlar: 6
 Broms fram: Dubbla 320 mm skivor, fyrkolvsok, ABS
 Broms bak: Enkel 265 mm skiva, enkelvso, ABS
 Tankvolym: 16 l
 Angiven torrvtikt: 177 kg
 Sitthöjd: 800 mm
 Färg: Vit, orange, silver, gul, grå, vit/röd/blå
 Pris: 88500 kr
 Garanti: 2 år
 Generalagent: www.bmw-motorrad.se

SNABBFAKTA/APRILIA MANA 850 ABS

Motor: Vätskekyld v-twin, 839 cc
 Max effekt/varv: 56 kW (76hk)/8000
 Max vrid/varv: 73 Nm/5000
 Antal växlar: Automat med 7 växlar
 Broms fram: Dubbla 320 mm skivor, radiellt monterade fyrkolvsok, ABS
 Broms bak: Enkel 260 mm skiva, enkelvso, ABS
 Tankvolym: 16 l
 Angiven torrvtikt: 203 kg
 Sitthöjd: 800 mm
 Färg: Svart, vit, röd
 Pris: 115995 kr
 Garanti: 2 år
 Generalagent: www.spgmotor.se

Budskapet på respektive märkes egna hemsidor talar egentligen sitt tydliga språk om vilka konsumenter man riktar sig till



till. Aprilia har en man med mörk kostym som susar runt på en Mana i stadsmiljö, medan BMW valt att marknadsföra F 800 R med ovan nämnda stuntförare.

BMW:s färgsättning är så himla rätt och ly-sena, tanken, ramen, framskärmen, ja allt känns väldigt genomarbetat. Nu säger jag inte att Aprilian är ful, men den är som sagt mer diskret av sig i framtoningen. Visst har Mana särdrag

som till exempel den stora kåpan för automat-växeln på vänster sida samt den nästan horisontalt placerade stötdämparen. Men ställer du Aprilian bland massa andra hojar på håll så försvinner den i mängden. Vilket förmodligen också är tanken, att direktören kan glida obemärkt till jobbet iförd sin Armanikostym.

På tal om tanken. Båda två har placerat dessa under sadeln, i BMW:s fall kanske för att sänka tyngdpunkten, medan Aprilia har valt att göra ett stort förvaringsutrymme där tanken normalt är.

Man får ledigt ner en hjälm där och det är faktiskt ett stort plus. Det blir ännu tydligare vilka köpare man vill åt med Aprilia Mana.

ATT VÄLJA

Så vilken hoj ska man välja? Tja, ska man bara pendla fram och tillbaka från jobbet inne i stan och vill ha en bekymmersfri, lätthanterlig motorcykel faller valet på Aprilian.

Kanske med GT versionen och toppkåpan. Det som kanske talar emot är det för-



hållandevis höga priset, nästan 30000 kronor mer jämfört med BMW:n.

Tar man BMW:n får man samtidigt en busig kompis som gärna hänger med och leker en eftermiddag. För de 30 tusenlappar man sparar kan man köpa ett Chris Pfeifer kit med bland annat Acrapovic ljuddämpare... så att man kan väcka grannarna när man drar till jobbet på morgonen. **MC**