



„Starckes Stück“

Aprilia Moto 6.5 von 1995



Design oder nicht sein: Aprilia-Firmenboss Ivano Beggio (l.) und Designer **Philippe Starck** zeigten sich anfangs optimistisch

**Tagebuch-Eintrag 12.12.1994:
„Die Abrüllja aus dem Designer-Café
wird ein Rohrkrepierer. Darauf kann
man wetten.“**

Als Ende 1994 die von **Philippe Starck** gestaltete 650er Aprilia in die Öffentlichkeit drängte, war das Aufsehen groß. Alle Welt sprach von der markant und in sich sehr stimmig gezeichneten Moto 6.5. So gesehen war es ein voller Erfolg für Aprilia. Allerdings lief der Verkauf dermaßen enttäuschend, dass bereits 1996 die Produktion eingestellt wurde. Meiner Meinung nach lag das aber nicht am 42 PS schwachen Rotax-Einzyylinder und auch nicht am etwas zu weich ausgelegten Federbein oder am zu hoch angebrachten und damit etwas Tankvolumen verschwendenden Benzinhaahn, sondern schlicht daran, dass sich nur Menschen mit einem stark ausgeprägten „Kunst ist erhebend“-Gen mit der Designer-Gurke sehen lassen wollten. Der klassische Herbbrenner von Welt hielt nicht so viel von intellektuell angehauchter Kunst und feinem Zigarrenrauch im Avantgarde-Kaffeehaus. Der österreichische Kabarettist Roland Düringer, der unfassbare gute Motorrad-Inhalte in seinen Programmen zum Besten gab, kaufte sich aber eine Starck. Eh klar. Er hatte später ja dann auch eine DN-01. Doch abgesehen von der Düringer-Moto 6.5 habe ich nie eine in freier Wildbahn gesehen. Möglicherweise lag der Misserfolg nur am Timing. Die Hipster-Invasion kam zwei Jahrzehnte zu spät. Um das Projekt besser zu beleuchten, darf ich an dieser Stelle Teile eines illegalen Mitschnitts vom ersten Gespräch zwischen dem damaligen Aprilia-Boss Ivano Beggio und Stardesigner **Philippe Starck** wiedergeben. Für den Wahrheitsgehalt kann ich mich aber nicht verbürgen. Beggio: „Philippe, ich hätte gerne eine Aprilia mit deinem Design.“ Starck: „Klingt gut. Hast du denn einen V4-Motor mit 1400 Kubik und 250 PS, oder gar einen V5 mit Turbolader?“ Beggio: „Leider nicht. Wir werden in Zukunft immer stärkere und größere Motoren bauen, aber momentan haben wir einen 650er Einzyylinder von Rotax. Eh ein guter Motor, doch wir wecken zu wenig Emotionen damit. Die Pegaso zum Beispiel ist unauffällig wie ein dicker Tourist mit Sonnenbrand am Strand von Bibione und hat den Charme und die Originalität einer Liege mit Besetzer-Handtuch.“ Philippe: „Aber sie verkauft sich nicht schlecht, oder?“ Beggio: „Das stimmt schon. Aber schau:

Mein Vater Alberto hat als Firmennamen für seine Fahrrad-Werkstätte Aprilia gewählt, weil ihm der Lancia Aprilia so gut gefallen hat. Es war ein Auto, das er bewundert und geliebt hat. Und jetzt frage ich dich: Geht man vor einer Pegaso in die Knie?“ Philippe: „Na ja, vielleicht bei einem spontanen Schwächeanfall, nach zu viel Rotwein, bei einer Pilzvergiftung, wenn man vor einer wütenden Frau in Deckung gehen muss, oder ... nein, ich verstehe schon, was du meinst. Hätte ich freie Hand?“ Beggio: „Ja. Aber es muss schon im Prinzip ein ganz normales Motorrad werden – mit Reifen, Rahmen, Schwinge, Gabel, Tank und so.“ Philippe: „Schade. Wird also doch nichts aus meinem großen Traum.“ Beggio: „Welchen Traum meinst du?“ Philippe: „Na, dass meine Zitronenpresse eine Lichtanlage, Spiegel und einen Motor bekommt und dann ganz hart im Straßenverkehr vollstreckt. Also so richtig hart. Alle werden hergerichtet, durchgereicht und abgeledert. Ja, und der besondere Clou daran: Jeder Überholte wird sich fühlen, als ob er eine ausgepresste Zitrone wäre. Das wäre der gemeine Wahnsinn! Ivano, das wäre das ultimative Gesamtkunstwerk! Damit würde Aprilia ein echtes Zeichen setzen und die Welt verändern!“ Man hört noch, wie sich Signore Beggio leicht verschluckt, hüstelnd räuspert und um Contenance bemüht. „Für den Herrn ein Aqua naturale und für mich zwei doppelte Grappa!“ bestellt, und dann gibt es nur noch kurz diffuses Rauschen am Band und ein hartes Cut-Geräusch, das an die Stopp-Taste eines ITT-Schaub-Lorenz-Kassettenrekorders erinnert. Zweiunddreißig Jahre nach diesem angeregten Gespräch muss ich zugeben, dass ich die Aprilia Moto 6.5 eigentlich großartig finde. Damals hätte man mich damit jagen können, wie man so sagt, aber jetzt finde ich das „Starcke Stück“ doch sehr interessant. Die Designer-Maschine würde auch heute noch für Aufsehen sorgen und könnte locker als aktueller Entwurf interpretiert und damit aus kunsthistorischer Sicht komplett missverstanden werden. Da fällt mir mein Musikprofessor im Gymnasium ein, der so gerne sagte: „Was heute modern ist, kann morgen schon wieder out sein!“ Dieses Schicksal ist der Starck-Aprilia erspart geblieben, weil sie ja eh nie in Mode war. ■

zeitmaschine@motorradonline.de

Fotos: Aprilia, Hartmann, Andreas Riedmann



Daten

Wassergekühlter Viertakt-Einzylin-
dermotor, 650 cm³, Vergaser,
Leistung 31 kW (42 PS) bei 6250/min,
max. Drehmoment 51 Nm bei 4500/
min, Zentralrohrrahmen aus Stahl,
Telegabel, Zentralfederbein, Reifen
100/90 H 18, 130/90 H 17, vollge-
tankt 181 kg, Tankinhalt 16 Liter,
Topspeed 158 km/h, Preis (1995)
10 850 Mark, Bauzeit 1995 bis 1996

Für Jäger und Sammler

Sagen wir mal so: Für einen Exot unter den Exoten, dazu mit so extrem kurzer Bauzeit, ist das Angebot der Starck'schen Priller eigentlich schon phänomenal. Sprich: Man findet welche und diese obendrein zu bezahlbaren Tarifen. Ab rund 2500 Euro tauchen „Sechspunktfünfer“ in den Portalen auf. Natürlich im Originalzustand, zum Teil unter 20 000 km.