



EEN KLASSE APART

De tijd dat sportmotoren zich moesten bewijzen door steeds meer cc's en pk's aan boord te hebben lijkt voorbij. Langzaam maar zeker zien we de bekende merken zich ook weer op het middensegment concentreren. De Aprilia RS 660 is er een uitstekend voorbeeld van dat nog geen 700cc en nog geen 100pk verdraaid rap kan zijn en vooral heel veel rijplezier kan geven!

Dat je zo veel lol kan hebben is iets wat we vorig jaar al vermoedden. Op die ene regenachtige dag in november dat we een van de eerste Aprilia RS 660's in ons land tot onze beschikking hadden waren we meteen vriendjes. Maar veel meer dan een fotoshoot en enkele tientallen kilometers door de modder is er toen niet van gekomen. Dit keer reden we een week lang de RS 660, met de voor de zomer van 2021 zo bekende wisselvallige en stormachtige weersomstandigheden. Na die week kunnen we stellen dat de eerste indruk die we in november kregen de juiste was. De Aprilia RS 660 is werkelijk die sportieve alleskunner. En dat hij in de 95pk-uitvoering ook bereikbaar is voor de motorrijd(st)er met het A2-rijbewijs op zak is natuurlijk helemaal geweldig nieuws! Wat je allemaal terug kan verwachten voor het bedrag van €12.459,- in Nederland en €11.059,- in België? Een veelzijdige en vriendelijke supersport van een uitzonderlijke klasse, veel geavanceerde elektronica en natuurlijk fraai Italiaans design!

OOK IN A2

Dat je met minder vermogen ook een heel leuke sportmotor kan hebben, dat is iets wat Aprilia wilde bewijzen met een heel nieuw segment. Iets zwaarder dan de 'oude' Supersport 600-motoren, maar beduidend lichter dan een Superbike van rond de 1000cc. Het werd een 660cc twin, en het blok zou niet al-

leen in de RS gebruikt worden. De Tuono die we onlangs in test hadden maakt in de basis gebruik van hetzelfde blok als de RS, enkel de overbrenging is anders en hij beschikt standaard over 95pk. Aprilia kondigde de RS 660 aanvankelijk aan als 100pk uitvoering, maar gelukkig voor de motorrijd(st)er met het A2-



Led-koplampunit met richtingaanwijzers in de zijkanten van de dagrijlichtprofielen



In- en uitgaande demping van de voorvork is instelbaar



Duidelijk afleesbaar TFT-display...



...waarin met behulp van de vier knoppen op de linker stuurhelft eenvoudig alle instellingen naar wens kunnen worden aangepast. De standaard aanwezige cruisecontrol wordt via een knop bovenop de linker stuurhelft bediend

rijbewijs op zak kwam er niet veel later het bericht dat hij ook als A2-versie beschikbaar zou komen. Aprilia heeft ervoor gezorgd dat er naast de 'reguliere' RS 660 met 100pk ook een versie met 95pk besteld kan worden, die voldoet aan de Europese wetgeving die maximaal 48pk oftewel 35 kW voor een A2-

motor vereist. Dat model is voorzien van een apart artikelnummer en kan met gereduceerd vermogen als A2 geleverd kan worden. Oftewel er is een 100pk-versie en een 95pk-versie van de RS 660 verkrijgbaar.

GEDURFD

Over de kleurstelling van een motor wijd ik normaal gesproken niet zo uit, dat is immers een kwestie van smaak. Bij de Aprilia RS 660 doe ik dat wel, want van de drie kleurstellingen zijn er twee wel heel opvallend. Vorig jaar reden we met de 'Apex black' uitvoering. Die oogde vertrouwd met zijn bekende zwart en rode Aprilia-kleuren, met als opvallend detail een rood voorwiel en zwart achterwiel. De 'Lava red' kleurstelling is wat meer gedurfd met matzwart, rood en paars, eveneens met rood voorwiel en zwart achterwiel. Het is een knipoog naar de legendarische RS 250 tweetakt in de kleuren van Loris Reggiani. Maar de kleurstelling waarin wij de RS 660 van de importeur meekregen is misschien wel de meest opvallende: Acid Gold. De kleur is heel bijzonder – een soort van parelmoer geel-goud, met afhankelijk of er kunstlicht of zonlicht op schijnt een heel eigen tint. Het is daarnaast een minimum aan stickers en striping wat hem zo opvallend maakt. Je zou kunnen zeggen 'you hate it or you love it', maar ik moet zeggen dat ik aardig wat personen heb gesproken die de kleurstelling vanaf de foto's verafschuwden maar daarop terugkwamen nadat ze de RS in het echt voor zich hadden zien staan. Ik behoor tot die laatste groep en zou zeggen, neem eens een kijkje voordat je oordeelt. Een feit is dat de kleurstelling, waarbij



320mm schijven met 4-zuiger radiale remkluwen en 3 standen ABS, bochten-ABS is uit te schakelen



Achter een 220mm schijf met 2-zuiger remklaus



gele kuipdelen op een zwarte basis geplaatst zijn, de lijnen van de motor uitstekend tot hun recht laten komen. Opvallend is ook de neus van de RS 660. Losse richtingaanwijzers ontbreken, die zijn subtiel verwerkt in de zijkanten van de dagrijlichtprofielen. De zijlichten functioneren ook nog als bochtenverlichting. De

RS is rondom voorzien van led-verlichting en als je opstapt kijk je uit op een fraai en goed overzichtelijk TFT-display. Uiteraard kan je daar alle benodigde informatie op aflezen, Aprilia's eigen MIA-app aan koppelen, maar ook de instellingen zijn makkelijk op te roepen.

CONTROLE

Voor de beginnende sportieve motorrijder is de RS 660 een prima keuze. Je zal je snel vertrouwd voelen op de compacte Aprilia met zijn lichte gewicht van slechts 183 kilogram. De zitpositie is sportief maar zeker niet overdreven voorover doordat de clip-ons boven de kroonplaten zijn

geplaatst en redelijk breed staan. Daardoor zitten de handen relatief hoog en niet te dicht bij je knieën. Met mijn 1,78m zitten mijn knieën in een perfecte hoek, sportief maar zeker niet te krap. Prima om het uren mee op de snelweg uit te houden. Draai je het gashendel open, dan word je getraakteerd op een heerlijk rauwe sound. Het soepele motorblok geeft tegen 4.000 toeren al zo'n driekwart van het maximum koppel af, wat hem als A2-motor ook levendig houdt. In full trim wordt bij 8.500 toeren wordt het maximum koppel van 67Nm bereikt bereikt en bij 10.500 toeren het maximum vermogen van 100pk. Stiekem neig je eerder te denken dat je met een viercilinder dan een tweecilinder op pad bent... uiteindelijk is de RS 660 gewoon een klasse apart.

VERFIJND

Aprilia staat bekend om haar verfijnde elektronica en ook de RS 660 is voorzien van een uitgebreid APRC (Aprilia Performance Ride Control) elektronica-pakket. Naast de nodige sensoren die prestaties en veiligheid verhogen is er de keuze uit vijf voorgeprogrammeerde rijmodi. Vier met de duim bedienbare knoppen op de linker stuurhelft maken het mogelijk om van rijmodus te veranderen of een modus te personaliseren. Commute en Dynamic zijn standaard rijmodi, waarbij de gasrespons in de Dynamic mode merkbaar directer en feller is. Bevalen die modi je niet, dan kan je zelf een modus programmeren. Daarin kan je Traction Control, Wheelie Control, Engine Brake, Engine Mapping en ABS naar eigen wens aanpassen. Daarnaast is de RS standaard voorzien van cruise control die je met een knop op de linkerstuurhelft bedient – wel zo makkelijk bij langere snelwegritten of trajectcontrole – en een quickshifter die je de koppelinghendel bijna doet vergeten. Zowel bij op- als neerschakelen werkt het systeem feilloos, en wil je het circuit op en omgekeerd schakelen dan is er software om dat erop aan te kunnen passen.



Voor op straat staat de RS zoals we hem van de importeur meekregen al prima afgeveerd, sportief maar zeker niet te hard. De 41mm Kayaba upside-down voorvork is volledig instelbaar, van de monoshock achter kan de veervoorspanning en uitgaande demping aangepast worden. Brembo voorziet in de remmen en de dubbele 320mm schijf met 4-zuiger radiale remklauwen geven uitstekend gevoel en meer dan voldoende capaciteit om de lichtgewicht tot stilstand te brengen. De Pirelli Diablo Rosso Corsa II banden kleven daarbij nog eens perfect aan het asfalt. Heb je een beetje sportieve inslag, dan zou het circuit wel eens kunnen lonken... niet voor niets wordt er in Italië en België al in een eigen Cup-klasse gereden met de RS 660!



660cc tweecilinder motorblok met aan beide kanten een uitlaat die subtiel de lijn van de onderkuip volgt



CONCLUSIE

Aprilia heeft lef getoond met een nieuw 660cc segment. De RS en Tuono zijn motoren die voor een heel breed publiek toegankelijk zijn. Een perfecte mix van een goed hanteerbare en soepel rijdbare motor die toch ook echt graag vooruit wil! Onlangs was er de aankondiging dat ook de Adventure-georiënteerde Tuareg hetzelfde motorblok als kloppend hart zal hebben, en dan is er helemaal voor ieder wat wils. Voor de A2-rijder extra goed nieuws: voor een nette prijs heb je een motor die in A2-trim al heel veel rijplezier biedt en messcherp stuurt. Tegen de tijd dat hij naar volledig A wordt terug gezet durven we te wedden dat je geen ander meer wil! Rest ons na



Op- en neerschakelen met de quickshifter gaat soepel



Ook aan de achterzijde heeft de RS een heel eigen gezicht

het testen nog antwoord op de vraag te geven waarom je voor de Tuono of RS zou kiezen. Voor de sportiefste motorrijd(st)er onder ons is dat wel duidelijk: de RS biedt voor een gering extra bedrag toch

wel veel extra's zoals de standaard quickshifter, instelbare voorvering en het voelt nét even vlotter door de andere overbrenging. En toch is de RS qua zitpositie niet zo extreem sportief dat je er geen langere

ritten mee zou kunnen maken. Dus twijfel je nog maar heb je wel iets sportief bloed door je aderen stromen, dan zou de RS het wel eens van de Tuono kunnen gaan winnen!

// Onze outfit

Helm Shark Race-R Pro

Jas Alpinestars T-SP-1

Broek REV'IT Detroit

Handschoenen Richa

Schoenen Style Martin Atom



Dat stuurt als een scheermes!