
Fahrbericht Aprilia Tuareg 660: Bestseller-Generale inklusive

Von Ralf Bielefeldt, cen

Jedes dritte neue Motorrad in Deutschland fällt ins Segment Enduro. Fünf der zehn meistverkauften Motorräder entstammen der Mittelklasse, je nach Sichtweise sind es sogar acht. In Europa verhält es sich ähnlich. Was also liegt näher, als ein Mittelklasse-Adventure-Bike zu bauen? Bei Aprilia trägt das Ergebnis dieser Überlegung den einprägsamen Namen Tuareg 660 und kommt im Dezember 2021 auf den Markt.

Aprilia belebt damit eine Legende der Achtziger und Neunziger Jahre wieder. 1985 erstmals auf die Räder gestellt, war die Enduromaschine Tuareg lange Zeit das Pin-up-Bike ungezählter Heranwachsender, die von der großen weiten Welt träumten. Vier Hubraumgrößen hatten die Italiener seinerzeit im Angebot: 50, 125, 350 und 600 ccm. Die Neuauflage begnügt sich vorerst mit einer Größe und 659 ccm.

Weitgehend baugleich kommt der Parallel-Twin auch in der verkleideten RS 660 und in der sportlichen Tuono 660 zum Einsatz. In der neuen Adventure-Variante leistet der Zweizylinder mit 270-Grad-Kurbelwelle 80 PS (59 kW) bei 9250 Touren und 70 Nm bei 6500 Touren. Damit gönnt Aprilia dem erfolgreichen Asphalt-Duo ein Leistungsplus von 20 PS (RS) beziehungsweise 15 PS. Im Gegenzug kommt die Tuareg deutlich früher in die Pötte: 75 Prozent des maximalen Drehmoments liegen bereits ab 3000 Umdrehungen pro Minute an, 85 Prozent sind es ab 4500 U/min.

Genug der Theorie, steigen wir mal auf – im wahrsten Sinne: 860 mm Sitzhöhe, 240 mm Bodenfreiheit, dazu 240 mm Federweg vorn und hinten und ein schmales 21-Zoll-Vorderrad. Die hochbeinige Tuareg 660 ist bestens gerüstet für Ausflüge ins Gelände. Hervorragende Traktion auch auf der Straße versprechen die werksseitig aufgezogenen Reifen von Pirelli. Der gripstarke Scorpion Rally STR gilt als derzeit bester Adventure-Pneu. 187 Kilogramm gibt Aprilia als Trockengewicht an. Fahrfertig mit Flüssigkeiten macht das 204 kg. Exakt das Gleiche wiegt ihre direkte Wettbewerberin, die Yamaha Ténéré 700. Die Zuladung beträgt 210 kg.

Der erste Gang der Tuareg ist im Vergleich zur RS 660 kürzer übersetzt, dadurch geht es im Gelände zügiger voran. Geändert wurde neben Auspuffanlage und Motoreinbaulage auch der Ölkreislauf. Ein neuer Kanal im Kurbelgehäuse und eine breitere, flachere Ölwanne sollen eine zuverlässige Schmierung bis 45 Grad bergab und 30 Grad bergauf sicherstellen. Schnelle Gangwechsel ermöglicht die mechanische Mehrscheiben-Antihopping-Kupplung. Unsere Testmaschinen hatten den aufpreispflichtigen „Blipper“ an Bord: Eine klare Kaufempfehlung. Das Wechseln der Gänge ohne Kupplung gelingt mit dem rauf wie runter funktionierenden Quickshifter perfekt.

A2-konform kann die Tuareg 660 alternativ mit 48 PS (35 kW) geordert werden. Das Standgeräusch beträgt hier 86 dB(A), üblicherweise sind es 90 dB(A). Beim Beschleunigen schwillt der Soundpegel deutlich an. Als Spitzengeschwindigkeit gibt Aprilia 190 km/h an. Für eine adäquate, sehr überzeugende Verzögerung sorgt die großzügig dimensionierte Brembo-Bremsanlage. Das Handling überzeugt auf ganzer Linie. Die Tuareg setzt bereits leichten Druck auf die Fußrasten direkt um, im Sitzen wie im Stehen. Die Fahrposition ist top: Aufrechte Sitzhaltung, guter Knieschluss trotz der schmalen, weit auf den Tank reichenden Sitzbank, schön breiter Lenker, gute Sicht durch den transparenten, leider nicht verstellbaren Windschild. Alternativ gibt es eine größere Touren-Variante.

Vier Fahrprogramme hat Aprilia für die Tuareg komponiert. Aktiviert werden sie per

Tastendruck an der rechten Lenkerarmatur. Urban (farblich blau animiert), Off-Road (schlammfarben), Explore (grün) und Individual (petrol) heißen sie im englischsprachigen Menü. Im Urban-Modus ist werksseitig die vierfach regelbare Traktionskontrolle abgeschaltet, im Off-Road-Modus das zweistufige ABS am Hinterrad. Über die Menütasten links lassen sich unter anderem Leistungsentfaltung und Motorbremse jeweils dreistufig konfigurieren. Alles sehr easy und intuitiv. Auch die Kopplung des Smartphones gelingt per App problemlos.

Die Verkleidung des Voll-LED-Scheinwerfer hat rechts und links eine integrierte Luftführung. Ähnlich wie die Winglets von Rennmaschinen sollen die beiden großen Öffnungen die Umströmung der Maschine verbessern – ein Novum in diesem Segment. Das LED-Tagfahrlicht erstrahlt im typischen Aprilia-Look. Gut ablesbar präsentiert sich das überdachte 5-Zoll-TFT-Farbdisplay mit Lichtsensor. Schönes Leichtbau-Gimmick: Der runde Kunststoff-Tankdeckel erinnert ans Original von 1985. Die „billige“ Lösung spart 200 Gramm Gewicht im Vergleich zu einem Metalldeckel.

18 Liter fasst der Tank mit seinen stilprägenden, planen Flanken. Den Normverbrauch gibt Aprilia mit 4,0 Liter an, macht bis zu 450 Kilometer Reichweite. Unser Testbike hatte sich moderate 4,4 Liter genehmigt, ergibt rechnerisch immer noch 400 Kilometer ohne Tankstopp – ein Topwert für ein Motorrad dieser Leistungsklasse. Der Rahmen ist eine Neukonstruktion aus hochfestem Stahlrohr und Aluminiumprofilen. Das Kayaba Monofederbein und die Kayaba Upside-down-Gabel (43 mm) sind voll einstellbar.

Im Handel sein soll der fahrdynamische Allrounder noch vor Weihnachten. Exakt 11.990 Euro inklusive Mehrwertsteuer und Nebenkosten verlangen die Italiener für die gelbe („Acid Gold“) und die rote („Martian Red“) Tuareg, 12.690 Euro sind es für die blaue Version („Indigo Tagelmust“) mit alufarbenen statt schwarzen Speichenrädern. (aum/rb)

Daten Aprilia Tuareg 660

Motor: Zweizylinder/Parallelzylinder, 659 ccm,
Leistung: 59 kW / 80 PS bei 9250 U/min
Max. Drehmoment: 70 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 18 Liter
Sitzhöhe: 860 mm
Gewicht: 204 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 4,0 l/100 km
CO₂-Emissionen: 99 g/km
Testverbrauch: 4,4 l/100 km
Bereifung: 90/90-21 / 150/70 R18 (h.)
Preis: ab 11.990 Euro

Bilder zum Artikel



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia Tuareg 660.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia
