

COMUNICATO STAMPA

**SCATTA DOMENICA DALL'AUSTRALIA IL MONDIALE SUPERBIKE 2011
MAX BIAGGI E IL TEAM APRILIA ALITALIA PRONTI A DIFENDERE IL DOPPIO
TITOLO MONDIALE**

Due volte Campioni del Mondo: l'Aprilia Alitalia Racing Team affronta il mondiale Superbike 2011 ripartendo dal trionfo di Max Biaggi nella scorsa stagione e da due titoli da difendere. La RSV4, vero e proprio "asso pigliatutto" nello scorso campionato, si evolve confermando le peculiarità che l'hanno resa la moto da battere.

Phillip Island, Australia, 24 febbraio 2011 - Per il team Aprilia Alitalia l'ultima stagione è stata quella dei trionfi e dei record: Max Biaggi è stato il primo italiano nella storia a conquistare l'alloro di Campione del Mondo SBK, la Aprilia RSV4 ha portato il Mondiale Costruttori alla casa di Noale pur essendo solo al suo secondo anno di vita. Un dominio su tutti i fronti che ha permesso ad Aprilia di aggiornare il suo straordinario palmares che ora conta 45 titoli iridati conquistati nelle diverse discipline del motociclismo agonistico.

La struttura del team tricolore è rimasta invariata: il cinque volte Campione del Mondo Max Biaggi e il britannico Leon Camier sono i piloti che porteranno in gara le Aprilia RSV4 dalla livrea tricolore. Gigi dall'Igna è confermato nel doppio ruolo di Direttore Tecnico e Sportivo. Francesco Guidotti è il Team Manager, capotecnico della moto di Max Biaggi è Giovanni Sandi, mentre a coordinare l'attività del team di Camier è sempre Emanuele Martinelli.

I piloti potranno contare sulla evoluzione 2011 della Aprilia RSV4 Factory, che mantiene inalterati i suoi straordinari punti di forza, quali il motore 4 cilindri a V e il telaio regolabile in alluminio. La potenza del propulsore e, soprattutto, le incredibili doti ciclistiche messe in mostra nel 2010 sono state affinate nel corso dei test invernali.

Aprilia Racing Press Office
pressracing@aprilia.it

Paolo Pezzini – paolo.pezzini@piaggio.com - mob +39 3357294664

Andrea Zoccarato - andrea_zoccarato@aprilia.it - mob +39 3666583362

LE INTERVISTE

MAX BIAGGI (ITA), pilota, # 1

Da campioni del mondo tu e l'Aprilia sarete il riferimento per gli avversari. Sei pronto a questa nuova sfida?

Sicuramente l'exploit del 2010 ci mette nel mirino di tutti. Non dobbiamo però lasciarci intimidire dalla pressione, la strada giusta è quella del lavoro e della tranquillità. La posta in gioco è alta, vincere è difficilissimo ma confermarsi al vertice è molto, molto più dura. Ne siamo coscienti e quindi, prima di tutto, non sottovaluto gli avversari. Abbiamo una gran squadra, una bella moto, io mi sento in forma e cerco di non farmi mancare le motivazioni.

A proposito di moto, come ti è sembrata la RSV4 durante i test pre-stagionali?

Veloce, ma questa ormai non è una novità. Il feeling è ottimo, si tratta di affinare i particolari che ci danno meno fiducia mantenendo i punti forti di una moto indubbiamente competitiva. La nostra strategia è pragmatica: prevede piccoli passi, evoluzioni continue senza stravolgimenti. I ragazzi in pista e a Noale (l'headquarter di Aprilia, in provincia di Venezia, ndr) lavorano senza sosta per darmi il miglior materiale, poi il mio compito è sfruttarlo al meglio.

Arriva in Superbike Marco Melandri, Leon Haslam avrà sicuramente voglia di rivincita: come vedi i tuoi avversari?

E' difficile giudicare i valori in campo, e rimarrà così anche dopo la prima gara. Solo verso metà campionato potremo veramente capire chi ha fatto le scelte giuste e il lavoro migliore. Indubbiamente ci sono vari piloti, oltre a Melandri e Haslam penso anche a Rea, che hanno grandi potenzialità e dispongono di ottime moto. Senza mai dimenticare una vecchia volpe come Checa. Sarà davvero dura difendere il titolo ma ci divertiremo, questo è sicuro.

Sei il primo italiano che abbia mai conquistato il mondiale Superbike, ma anche prima di raggiungere questo storico traguardo – in sella a una moto italiana, per di più – hai sempre dichiarato di amare la competizione del WSBK.

Confermo tutto. Mi è piaciuto fin da subito, anche perché mi sono adattato bene allo stile di guida che queste moto impongono. I valori livellati e il grande agonismo che contraddistingue la Superbike fanno il resto, non a caso gli appassionati giudicano il nostro come il campionato più spettacolare delle due ruote. Bagarre in pista e rapporti umani rilassati nel paddock: questo è lo spirito giusto.

Eppure dopo il mondiale, quando tutti si aspettavano un rinnovo scontato del tuo impegno nel WSBK con Aprilia, hai "regalato" ai tuoi tifosi un bel po' di suspense: in autunno si parlò esplicitamente di ritiro dalle gare. Che c'è stato di vero?

C'è stato che dopo una stagione così dura e dopo aver raggiunto un traguardo così importante, è stato giusto fermarsi un attimo a pensare, a riflettere. Per capire se nel mio intimo c'erano ancora le motivazioni, la forza di affrontare un'altra stagione. Non ho mai fatto e non farò mai le cose a metà, tanto per fare. Un campionato come quello che ci aspetta deve essere affrontato con motivazioni e dedizione assolute. Ho avuto bisogno di avere vicino la mia famiglia, i miei affetti per capire cosa fare. E' stato giusto farlo e ora non ho alcun dubbio sulla scelta fatta.

Oltre che essere un riferimento in pista, sei anche il pilota più presente in televisione, più fotografato e più ricercato da tifosi e giornalisti. Come vivi questo lato del tuo lavoro?

Aprilia Racing Press Office
pressracing@aprilia.it

Paolo Pezzini – paolo.pezzini@piaggio.com - mob +39 3357294664
Andrea Zoccarato - andrea_zoccarato@aprilia.it - mob +39 3666583362

Non può che farmi piacere, perché se la gente ti cerca significa che ti ammira. Ho sempre cercato il contatto con il pubblico, specialmente con i miei fans più sfegatati che spesso mi preparano delle sorprese dopo la bandiera a scacchi. Il tifo è la nostra vera forza, è ciò che ci spinge a dare il massimo anche nelle situazioni più complicate.

LEON CAMIER (GB), pilota, # 2.

Dopo un primo anno “di apprendistato” sembra arrivato il momento di dimostrare il tuo valore. Ti senti pronto?

Certo! La scorsa stagione è stata è stata importantissima. Una nuova moto, un nuovo campionato, così ogni singola gara è diventata un esordio. Ora mi sento senz'altro pronto a dimostrare il mio valore. I test invernali sono andati molto bene, la confidenza con la moto cresce continuamente e tutto questo non può che rendermi ottimista.

Dopo una intera stagione che giudizio dai del Mondiale Superbike, è una sfida che ti si addice?

Mi piace lottare ad armi pari e battagliaire coi piloti più veloci. In questo senso la Superbike è il posto migliore. Ogni gara è sempre durissima, ci sono molti piloti che possono stare davanti e nessuno di loro è mai disposto a mollare fino all'ultimo giro. Sono sensazioni che adoro e sono pronto ad affrontare questa stagione che si annuncia più dura e incerta che mai.

Ci sono piloti inglesi che hanno scritto pagine storiche nel WSBK. Inglese come te...

... e dunque devo darmi da fare. In effetti anche questo è fonte di motivazioni. Ero un ragazzino quando vedevo Foggy e Hodgson trionfare alla TV, e ora sono qui con una gran moto e un grande team per cercare di replicare i loro successi. Qui siamo un bel gruppo di inglesi e in diversi hanno i miei stessi obiettivi. Scopriremo presto chi è il più veloce.

La Aprilia RSV4, con le vittorie del 2010, ha dimostrato un grande potenziale.

E' una grande moto, veloce sul dritto ma con una grande agilità nelle parti guidate. Ora so come spremere le prestazioni migliori, la conoscenza e la confidenza con la moto sono cresciute e, con tutto il team, abbiamo lavorato duramente per preparare questa stagione. E' anche una moto piuttosto piccola e io, essendo più alto della media dei piloti, ho dovuto pensare non poco a trovare l'assetto in sella più giusto. Ora abbiamo raggiunto un bel compromesso e mi sento veramente a posto sulla mia RSV4, direi proprio che sto cominciando ad innamorarmene e la cosa non mi dispiace affatto.

Che cosa significa avere per compagno di squadra il campione del mondo?

Correndo nel team più forte del campionato può accadere! Scherzi a parte è una grande opportunità, Max merita il massimo rispetto, non soltanto per la sua storia sportiva ma anche per i risultati che ha ottenuto nell'ultima stagione. E non è difficile prevedere che anche quest'anno sarà protagonista assoluto. In pista è un riferimento, uno stimolo continuo a far bene, tocca a me approfittarne, continuando il percorso di crescita iniziato nel 2010.

GIGI DALL'IGNA, Direttore tecnico e sportivo di Aprilia Racing.

Una favola straordinaria quella di Aprilia in Superbike, avveratasi in anticipo rispetto ai programmi. Ora però bisogna riconfermarsi.

Effettivamente avevamo previsto di arrivare alla massima competitività nel terzo anno dopo il debutto del 2009. L'anno scorso il Team ha dato il massimo per supportare Max, un campione dal quale ci si poteva aspettare la scintilla com'è accaduto. Ma già il giorno dopo i festeggiamenti per il Mondiale ci siamo messi al lavoro per preparare la stagione 2011, con tutta l'intenzione di confermarci al vertice.

La RSV4 è cresciuta in maniera sorprendente anche per gli addetti ai lavori. Hai seguito personalmente il progetto: ti aspettavi una maturazione così veloce?

La nostra moto è nata sotto una buona stella. Il lavoro di squadra fra reparto corse, reparto progettazione e la produzione ha generato un progetto particolarmente felice. Siamo orgogliosi di aver dimostrato le capacità tecnologiche di Aprilia nella competizione più vicina al prodotto di serie. Sono sempre cauto nelle previsioni, ma ho anche la massima fiducia nel lavoro del Team e di Aprilia Racing. Il risultato dello scorso anno, per quanto sorprendente, è in linea con il grande impegno messo in campo.

Derivate di serie, quindi moto da corsa strettamente imparentate con il prodotto stradale. Questo costringe a dei compromessi?

La pista è il miglior banco prova possibile per una moto supersportiva. Le sollecitazioni imposte da un campionato così combattuto mettono in crisi tutti gli aspetti della moto. Più che di compromesso parlerei di ottimizzazione, perché per vincere in Superbike bisogna disporre di una base di partenza molto affidabile e veloce su cui intervenire nei limiti del regolamento. La Aprilia RSV4 – in questo caso parlo della moto stradale di serie – è una moto straordinaria, che si è immediatamente imposta ai vertici dei giudizi della stampa specializzata e delle prove comparative. Si può definirla, senza falsa modestia, la proposta più innovativa del proprio segmento. Portarla alla vittoria in SBK ha garantito oltretutto un importantissimo travaso tecnologico, che migliora e impreziosisce il prodotto di serie, processo fondamentale per un Gruppo che compete sul mercato mondiale.

A questo proposito: alla fine di gennaio, durante la convention del Gruppo Piaggio che anche quest'anno ha riunito a Monte Carlo oltre 2.000 dealers da tutta Europa, è stato dato l'annuncio di una tua ulteriore responsabilità, quella di capo della funzione "Innovazione Prodotto 2 Ruote" del Gruppo. Ora hai un doppio ruolo, con la sfida di accentuare il "travaso" di tecnologia dalle competizioni alla produzione di serie.

In fondo è proprio questa la grande sfida che, anche nella nostra avventura in Superbike, abbiamo di fronte: trasferire nelle moto di serie – e quindi mettere a disposizione dei nostri clienti – tutta l'esperienza di altissimo livello che da tanti anni portiamo avanti nel racing. Proprio l'esperienza maturata nella genesi della RSV4 ci ha fatto capire quanto sia importante l'osmosi di conoscenza e di competenze tra reparto corse e moto di serie.

Torniamo al mondiale SBK. Quali sono gli aspetti su cui siete intervenuti maggiormente in ottica 2011?

Non abbiamo stravolto nulla, sarebbe stato controproducente vista la competitività dimostrata lo scorso anno. L'affinamento della RSV4 si è concentrato sugli aspetti più critici messi in luce nel 2010, non a caso abbiamo scelto di girare in una pista come Phillip Island che l'anno scorso risultò ostica per la nostra moto. Nel 2010 girammo a Misano nei test pre-stagionali e poi in gara

raccogliemmo bottino pieno, in una pista per noi critica: questo conferma che la nostra filosofia di sviluppo porta risultati.

Il nuovo regolamento impone ad Aprilia di abbandonare la distribuzione a ingranaggi che tante polemiche ha generato lo scorso anno ma che vi ha portato grandi risultati.

E noi, ovviamente, ci siamo adeguati al nuovo regolamento. Ma voglio ricordare che Biaggi e la RSV4 hanno dominato anche quando adottavamo la configurazione originaria con distribuzione a catena: le doppiette di Portiamo e Monza – proprio una pista dove il motore conta molto – e anche la vittoria finale a Magny Cours sono venute senza la distribuzione tanto contestata. Mi pare evidente che questo cambio regolamentare non ci spaventa.

Avete confermato entrambi i piloti, anche qui squadra che vince non si cambia?

Max si è meritato la nostra fiducia sul campo, sviluppando un progetto totalmente nuovo e trascinandolo ad una vittoria straordinaria. I suoi meriti nella crescita della RSV4 sono sotto gli occhi di tutti, la sua grande esperienza e una professionalità fuori del comune permettono al Team di lavorare al meglio, con riferimenti affidabili.

Leon è giovane ma ha già dimostrato grinta e determinazione, senza dimenticare che il 2010 è stato il primo anno per lui nel Mondiale. Questa stagione dimostrerà sicuramente il suo valore.

APRILIA RSV4 FACTORY SBK – La Scheda Tecnica

Motore	Aprilia 4 cilindri a V longitudinale di 65°, 4 tempi, raffreddamento a liquido, distribuzione bialbero a camme (DOHC), quattro valvole per cilindro
Cilindrata	999 cc
Regime massimo	15.000 rpm
Potenza massima	~ 220 CV
Alimentazione	Cornetti di aspirazione ad altezza variabile controllati da centralina controllo motore, iniezione elettronica con 8 iniettori e gestione Ride-by-Wire di ultima generazione
Rapporto di compressione	14,5:1
Cambio	Estraibile a sei rapporti
Frizione	Multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento
Gestione elettronica	Aprilia Racing ECU per accensione, iniezione, regolazione cornetti variabili, gestione del sistema Ride-by-Wire e controllo di trazione
Telaio	Regolabile in alluminio a doppia trave con elementi fusi e stampati in lamiera
Sospensioni	Ohlins
Freni	Brembo
Peso	165 kg