

COMUNICATO STAMPA

APRILIA VINCE LA COMPARATIVA DELLE SUPERSPORTIVE REALIZZATA DAL MENSILE MOTOCICLISMO

LA RSV4 FACTORY APRC SI IMPONE A MONZA SU ALTRE SEI ILLUSTRI CONCORRENTI DELLA CATEGORIA SUPERBIKE. UNANIME IL GIUDIZIO DEI TESTER SUCCEDUTISI AL MANUBRIO: L'APRILIA E' LA MOTO DA BATTERE

Milano, 2 maggio 2012 – Aprilia RSV4 Factory APRC vince la comparativa realizzata dalla prestigiosa rivista Motociclismo nell'autodromo di Monza e dedicata alle moto 1000cc supersportive. Un'ulteriore affermazione che sottolinea la straordinaria qualità di un progetto leader non solo tra le supersportive di regolare produzione, ma anche nelle omologhe preparate per partecipare al campionato Superbike, dove Aprilia RSV4, già campione del mondo 2010, è attualmente in testa alla classifica iridata con il fuoriclasse Max Biaggi.

Una vittoria che ha un sapore speciale, poiché ottenuta battendo avversarie fresche di recentissimi restyling o addirittura completamente nuove, oltretutto in un circuito non certo favorevole alle caratteristiche della RSV4. La V4 Aprilia si è imposta su BMW S 1000 RR, Ducati 1199 Panigale S, Kawasaki ZX-10R, MV Agusta F4RR, Suzuki GSX-R 1000, Yamaha YZF-R1.

Federico Aliverti, vice direttore di Motociclismo e autore del testo della comparativa ha scritto: "Qui dove il quadricilindrico frontemarcia è sempre stato strafavorito, vince l'Aprilia nonostante un gap motoristico di quasi 20 CV dalla vetta". Ciò dimostra come la potenza massima non sia il fattore determinante nemmeno quando si lotta con il cronometro, neppure nel "Tempio della velocità", dove, in teoria, i lunghi rettifili avvantaggiano le moto più prestanti.

Contano maggiormente le caratteristiche della ciclistica e le qualità dei sistemi elettronici applicati, ma anche l'equilibrio generale e la perfetta efficienza di tutti i comandi. Aprilia RSV4 vanta contenuti tecnici tipici delle moto da Gran Premio, tra cui l'ampia possibilità di regolazioni della ciclistica: è l'unica a offrire di serie, oltre alla regolazione dell'inclinazione del canotto di sterzo e dell'altezza del retrotreno, anche quella del pivot del forcellone e della posizione del raffinato quattro cilindri a V di 65° nel telaio, al fine di trovare il bilanciamento ottimale in dipendenza del tracciato o dei gusti del pilota. Ed è ancora l'unica a disporre di un pacchetto così completo ed evoluto di sistemi elettronici, introdotti quando ride-by-wire, launch control, anti wheelie e anti spin erano concetti ritenuti esclusivi delle moto da competizione. "Al pilota non rimane che tenere aperto: quant'è migliorata rispetto al già ottimo APRC che avevamo testato due anni fa a Jerez! Se a questo si aggiunge che la ciclistica è probabilmente la più efficace in pista anche senza gli ausili elettronici, ecco spiegato come si può tenere testa alla BMW a Monza, pur avendo quasi 20 CV in meno". Quest'ultima frase riassume bene la filosofia del progetto RSV4, una moto che è stata capace di imporsi per le sue qualità ciclistiche e motoristiche fin dalla sua prima apparizione, nel 2009, pur in assenza di sistemi elettronici di controllo, arrivati nel 2010 al solo fine di migliorare ulteriormente le prestazioni in pista e non per addomesticare una moto altrimenti ingestibile.

Un altro aspetto interessante emerso è la capacità di Aprilia RSV4 di ottenere i consensi unanimi di tester e piloti intervenuti nel circuito brianzolo: dal pilota in attività al giornalista esperto, indipendentemente dalle capacità e dalle caratteristiche fisiche soggettive, nelle schede di valutazione a loro disposizione, tutti hanno eletto Aprilia come la moto di riferimento, risultando la prima in cinque delle dieci voci totali (maneggevolezza, cambio/frizione, uscita di curva, sospensioni e posizione di guida). A cominciare proprio dal pilota di riferimento di questa iniziativa, Fabrizio Pirovano, campione del mondo Supersport e due volte vice campione del mondo

The Aprilia logo consists of the word "aprilia" in a white, lowercase, sans-serif font, centered within a solid red rectangular background.

Superbike, a 52 anni ancora in grado di girare sul passo di 1'53" a Monza, il quale ha più volte manifestato il suo apprezzamento per la moto di Noale: "è la moto per correre". In sella alla RSV4 è riuscito a stampare il secondo tempo assoluto, a pochi decimi dalla prima classificata, malgrado il sorteggio per l'ordine di partenza dei tre giri cronometrati non sia stato certo favorevole, essendo Aprilia scattata per ultima. Pirovano quindi aveva già sulle spalle 18 giri tirati quando è salito in sella alla RSV4; ciononostante è stato in grado di ottenere un buon 1'53"82, facendo segnare la seconda punta velocistica del lotto sul rettilineo dei box, a oltre 294 km/h effettivi. Com'è noto, la velocità massima non dipende solo dalle prestazioni del motore, ma soprattutto da come si affronta la curva che immette sul rettilineo.

I dati ottenuti dalla telemetria montata su ogni moto parlano chiaro: Aprilia RSV4 allunga sulle avversarie in curva. Nella Prima Variante e nella Variante Ascari è sempre la più veloce e in generale tra le più leste anche nelle curve velocissime, come la Biassono e la Parabolica. "Intraversare la RSV4 per 100 metri dal punto di corda fino all'uscita della Parabolica è talmente naturale, con l'APRC inserito, che qualcuno si illude di avere un po' di Max Biaggi nel polso destro e un ingegner Gigi Dall'Igna in collegamento radio con i box".

Per maggiori informazioni:

Ufficio Stampa Gruppo Piaggio
ph +39 02 3196121-5/6/7/8/9,
e-mail: press@piaggio.com