

Aprilia RSV4 RF

PREGI ● Guidabilità e prestazioni

DIFETTI ● Assenza scalata assistita

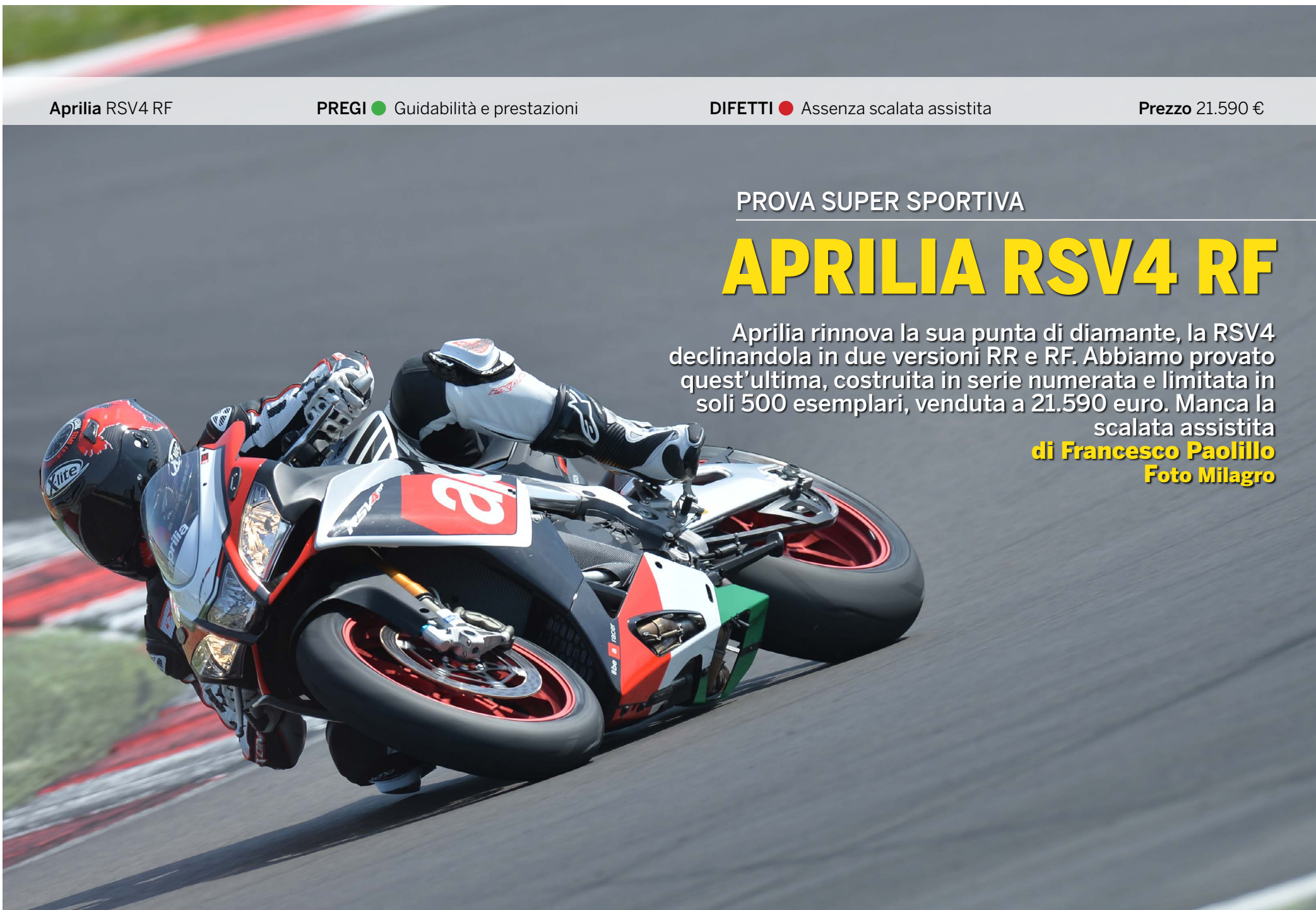
Prezzo 21.590 €

PROVA SUPER SPORTIVA

APRILIA RSV4 RF

Aprilia rinnova la sua punta di diamante, la RSV4 declinandola in due versioni RR e RF. Abbiamo provato quest'ultima, costruita in serie numerata e limitata in soli 500 esemplari, venduta a 21.590 euro. Manca la

scalata assistita
di Francesco Paolillo
Foto Milagro





Aprilia rinnova la sua testa di serie: la super sportiva RSV4, campione superbike in carica. Si presenta ancora più prestazionale e affinata nella dinamica di guida, oltre che rivista anche nell'estetica con nuove grafiche (oltre alla esclusiva RF con grafica specifica si può avere la versione RR in abito grigio oppure in nero). La RSV4 2015 può essere considerata ben più che un'evoluzione del modello esistente, le modifiche estetiche, con il nuovo cupolino, ora più protettivo, il rinnovato gruppo ottico anteriore, con luce di posizione a LED, e gli specchi retrovisori più profilati, rappresentano una piccola parte del lavoro di sviluppo ricevuto dalla superbike replica di Noale. Niente stravolgimenti, a conferma della validità del progetto RSV4, che ha portato Aprilia a vincere più volte il

mondiale SBK (portando a 54 il numero di titoli iridati conquistati nell'arco di pochi anni, sette dei quali grazie alla RSV4), e a vincere gran parte delle comparative organizzate dalle testate giornalistiche in ogni parte del mondo, ma un profondo lavoro di affinamento.

Motore

Molto lavoro è stato dedicato al V4, che se all'apparenza cambia poco, nei contenuti è praticamente da considerarsi quasi un motore nuovo. Fondamentale è stato l'apporto fornito dal Reparto Corse Aprilia, che mai come in questo caso "ha messo il naso" nell'ambito della produzione, costretto anche dai nuovi regolamenti SBK, e dalle ottime prospettive offerte dalla Superstock. Guardiamo il V4 di 65° partendo dall'alto, quindi dai suoi polmoni, ovvero l'airbox, con elemento filtrante verticale, all'interno del quale

prendono aria i cornetti d'aspirazione. Sono sempre a lunghezza variabile attraverso l'utilizzo di servomotori e hanno maggiore escursione, oltre che il funzionamento separato delle due bancate. Nuove sono anche le testate (ora con guarnizioni a triplo strato), con i condotti di aspirazione e scarico rivisti nei profili e le camere di combustione che sono ottenute non più per fusione, bensì attraverso una fine lavorazione meccanica a controllo numerico. Le valvole di aspirazione e scarico, sono ora in titanio, con le prime che aumentano il loro diametro sino a 33 mm, e sono mosse da bicchierini e piattelli alleggeriti, così come più leggeri sono gli alberi a camme dal profilo inedito (peso: -500gr). Scendendo più in basso troviamo un nuovo albero motore, con perni dal diametro ridotto (36 mm), su cui lavorano bielle Pankl più leggere delle precedenti (-100 g l'una). Il basamento

monoblocco in alluminio con canne cilindro integrali non cambia, mentre è inedito il semi basamento superiore, che ora è realizzato attraverso un metodo di fusione in conchiglia che lo rende più leggero e robusto al tempo stesso. La diminuzione del livello dell'olio è stata compensata da una nuova coppa che permette un miglior pescaggio del lubrificante in ogni condizione, mentre il cambio può contare su un circuito di lubrificazione specifico, ora regolato da una valvola. Il cambio è stato a sua volta completamente rivisto, con nuovi rapporti e ingranaggi della trasmissione primaria alleggeriti. Come sulla precedente RSV4, anche questo modello monta il cambio estraibile. Ciliegina sulla torta il nuovo impianto di scarico, con doppia sonda lambda, e valvola di scarico rivista nella logica di funzionamento. Alla fine della fiera, il V4 mette sul banco una potenza di ben 201 cv 13.000 giri, dunque



16 in più del motore precedente, con una coppia che cresce lungo tutto l'arco di erogazione e arriva a toccare i 115 Nm a 10.500 giri.

Elettronica

La superbike di Noale ha da anni quel che si vuol dire il pacchetto elettronico migliore della categoria, la concorrenza non è stata con le mani in mano, e le dotazioni sulle moto antagoniste si è avvicinata parecchio, e in alcuni casi è andata anche oltre (pensiamo solo alle sospensioni semi attive). Dove la moto veneta ha ancora da insegnare è nella funzionalità globale dei vari sistemi, e nella loro interazione. L'aPRC, comprende sempre il controllo di trazione aTC, regolabile su 8 livelli (anche in tempo reale durante la guida), il controllo di impennata aWC (3 livelli), l'aQS, il cambio elettronico e l'aLC, il launch control (3

livelli). Ritroviamo anche le tre mappature Race/Track/Sport, ora più gestibili (non che prima non lo fossero!), che non si differenziano più per la potenza erogata essendo tutte tre full power, quanto per la risposta del gas e per il funzionamento del freno motore. Non poteva mancare l'ABS, o meglio il Race ABS, sviluppato con la collaborazione di Bosch, forte di un peso contenuto sotto i 2 kg è, oltre che disinseribile totalmente, anche regolabile su tre differenti livelli di intervento, a prescindere dalla mappa motore selezionata. Il primo livello è specifico per l'uso in pista, il secondo per quello stradale (e prevede la funzione Rear Lift-up Mitigation in pratica l'antiribaltamento), il terzo è specifico per le superfici a scarsa aderenza. Un capitolo a parte meriterebbe il V4-MP, una versione evoluta della Piaggio Multimedia Platform, che permette di

interfacciare il proprio smartphone con l'elettronica di gestione della RSV4, e di trasformarlo in una vera e propria telemetria, con possibilità di cambiare i settaggi della moto, arrivando addirittura alla regolazione "corner by corner" del controllo di trazione e dell'anti impennata. Tutti i parametri riguardanti la moto possono essere visualizzati sul display dello smartphone (che deve essere obbligatoriamente montato su uno specifico supporto posizionato davanti alla strumentazione), in sequenza si possono quindi vedere i dati relativi alla potenza e alla coppia istantanee erogate, spinta e slittamento sulla ruota posteriore, accelerazione longitudinale e laterale, angoli di piega e naturalmente i tempi sul giro. Inoltre il sistema incrocia i dati relativi alla guida, e suggerisce eventuali miglioramenti. Dove andremo a finire?!

Ciclistica

La ciclistica della RSV4 2015 ha subito pochi e mirati ritocchi, che non hanno richiesto modifiche particolari, anche perché una delle

caratteristiche della superbike Aprilia è quella di avere la possibilità di variare sia la posizione del motore all'interno del telaio, l'inclinazione del canotto di sterzo, l'altezza del retrotreno e del fulcro del forcellone. Serve altro? Quindi la struttura del telaio è rimasta sostanzialmente la stessa, a parte il forcellone che ora risulta essere più lungo di 14 mm (in pratica sono stati allungati i soli alloggiamenti del perno ruota), con allungamento dell'interasse di 4 mm, e sfrutta sempre l'insieme di elementi in alluminio fusi e stampati a formare una doppia trave. La RSV4 2015 prevede un posizionamento del V4 più basso di 5 mm, che unito all'allungamento del forcellone e all'aumento dell'offset delle piastre di sterzo e alla riduzione dell'angolo del canotto di sterzo ha reso la moto ancora più stabile. Soprattutto in frenata, unico punto relativamente debole della versione precedente, senza però inficiarne la grandissima maneggevolezza che ha contraddistinto da sempre la V4 italiana. Capitolo sospensioni e freni. La RSV4 RF prevede di serie una forcella ultraregolabile Ohlins Racing, con steli





trattati al TIN e piedini forgiati in alluminio, con escursione utile della ruota di 120 mm, mentre il mono è sempre un Ohlins che garantisce 130 mm di escursione alla ruota e regolazioni di ogni tipo. I cerchi di questa versione esclusiva, sono in alluminio forgiato, e fanno parte del "Race Pack" insieme alle sospensioni Ohlins. L'impianto frenante che come abbiamo già scritto, è dotato di ABS, prevede una coppia di dischi da 320 mm con pista in acciaio e flangia in alluminio, frenati da pinze Brembo monoblocco M430 a 4 pistoncini, dietro è invece montato un singolo da 220 mm con relativa pinza, sempre Brembo, e pinza a 2 pistoncini.

On track

Che la RSV4 sia una moto da corsa omologata lo sappiamo, ma ci viene ricordato una volta montati in sella. Compatta, raccolta, essenziale

ma non per questo scomoda, almeno per i parametri della categoria a cui appartiene, "solo uso pista". E, se proprio si deve, giretto domenicale in strada da fare assolutamente da soli: se qualcuno vuole farvi compagnia... beh, che si compri una moto tutta sua. Una Misano riasfaltata e una moto come questa, possono, anzi sicuramente fanno la gioia di ogni motociclista appassionato di moto sportive. E noi rientriamo nella categoria. L'Aprilia RSV4 la conosciamo bene, e sin dal suo esordio nel 2009, tra l'altro proprio su questo tracciato, ci ha sempre affascinato e "convinto". Nell'arco dei sei anni è cambiata, si è affinata, guadagnandosi il gradino più alto del podio, almeno per quanto riguardava la guidabilità, forte di una ciclistica tremendamente efficace e di un pacchetto elettronico inarrivabile. Il V4, seppur affascinante nella sua architettura esclusiva, e dalle prestazioni elevate, ma non

elevatissime, mostrava margini di miglioramento, non tanto nell'erogazione, o in termini di coppia, ma nella potenza massima. Con i 201 cv di questa RSV4, però, il gap scompare, e anche questa "macchia" viene cancellata! Non ci vuole molto a capire che la superbike veneta, anche in questa versione 2015 è un brutto cliente, se non il peggiore per tutta la categoria. Più potente con un'erogazione talmente lineare da far sembrare i duecento cavalli meno arretranti di quanto non siano realmente, la compatta 4V conquista, in men che non si dica, il nostro consenso. Il fatto che il motore non mostri evidenti cambi di ritmo, la classica "entrata in coppia" che tutti conosciamo, lo avvantaggia e permette di prendere in mano, o meglio spalancare il gas, anche in condizioni limite come potrebbe essere un curvone in appoggio. Badate che ciò non vuol





dire che il V4 non spinga, anzi, le accelerazioni sono sempre a dir poco furiose, e accompagnate da un suono dello scarico da brividi, se poi si esagera, e con questa potenza e soprattutto con la proverbiale coppia del V4, è facile cascarci, ci pensa San aPRC a tenere sul filo del rasoio, e non oltrepassarlo, moto e pilota. La messa a punto di questo sistema è ancora un punto di riferimento per la categoria, sentire la moto che sovrasterza in maniera evidente, senza però rallentare e sentire tagli evidenti alla spinta, anzi facendo strada e garantendo il massimo della prestazione, è semplicemente esaltante. Anche in uscita dalle curve lente, che qui a Misano sono rappresentate benissimo da quelle del "Carro" e del "Tramonto", la RSV4 scarica quanti più cavalli possibile a terra, con l'anteriore che si alza quel tanto che basta per garantire la massima

accelerazione, tenuto in posizione millimetrica dall'aWC. L'assetto della moto, è perfetto, anche perchè ai box ci sono tecnici che la sanno lunga in fatto di sospensioni e set up, e sarà per questo, e anche per le modifiche alla ciclistica, che la 4V veneta è ancora più bella da guidare.

Se un appunto andava fatto alle versioni precedenti, era una certa tendenza ad alleggerirsi e a scodinzolare del posteriore nelle frenate più decise, comportamento evidente sulle prime versioni, migliorato sulle successive, e ulteriormente affinato su quest'ultima nata.

Qualche serpeggiamento, nelle staccate più decise, lo si percepisce ancora, ma gli effetti sull'inserimento in curva e sulla precisione della traiettoria sono del tutto marginali. Dove la RSV4 è davvero imbarazzante, in senso buono, è nella capacità di chiudere qualsiasi tipo di curva a







piacimento, veloce, media o lenta che sia, la RSV4 va dove punta lo sguardo! Il feeling con questa moto è di altissimo livello, così come sono da panico gli angoli di piega che si riescono a raggiungere (probabilmente anche grazie all'asfaltatura recente del tracciato e alla bontà delle Pirelli Diablo Supercorsa SC2 montate per il test) come dimostrano i segni lasciati sul cavalletto da una parte, e sulla paratia del terminale di scarico dall'altra, oltre ai nostri gomiti, che mai come durante questo test hanno assaggiato l'asfalto. Il sistema M4-VP, è davvero interessante, e ha il solo difetto di dover essere supportato dallo smartphone, e quindi si è costretti a "girare" con il telefonino davanti alla strumentazione, ma i suoi servizi sono evidenti in termini di miglioramenti e analisi dello stile di guida. Davvero una chicca! Se un difetto dobbiamo

trovarlo, potremmo dire che il seppur ottimo cambio della RSV4, dotato di un efficacissimo quick shift, manca della funzione di scalata assistita, un peccato veniale si potrebbe dire, ma la funzionalità di quelli fin qui testati ci ha convinto della sua, quasi, necessità. Un altro appunto ci viene di farlo alla mancanza delle sospensioni semi attive, campo già sperimentato da Aprilia, con la Caponord, che seppur non dando vantaggi particolari in termini di tempo sul giro, secondo quanto dichiarato dai tecnici di Noale, ha l'innegabile vantaggio di consentire a tutti, provetti piloti o semplici appassionati, di poter "girare la chiave" e andare, contando su un assetto ottimale in ogni condizione, e senza l'ausilio di chiavi e cacciaviti, che tra le altre cose possono anche peggiorare la situazione, se usati male. **M**

SCHEDA TECNICA

Aprilia RSV4 RF ABS 21.590 euro

Cilindrata 999,6 cc
Tipo motore termico
Tempi 4
Cilindri 4
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione multidisco
Ride by Wire Sì
Controllo trazione Sì
Mappe motore 3
Potenza 201 cv - 148 kw - 13.000 rpm
Coppia 12 kgm - 115 nm - 10.500 rpm
Emissioni Euro 3
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 18,5 lt
ABS Sì
Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17"
Pneumatico posteriore 200/55 ZR 17"
Peso a secco 180 Kg

ABBIGLIAMENTO

Tuta Ixon Pulsar Air
Guanti Ixon RS Pro
Casco X-lite X-802 R Carbon
Stivali Alpinestars S-MX Plus