



COMUNICATO STAMPA

RIPARTE IL MONDIALE SUPERBIKE.

L'APRILIA RACING TEAM SI PRESENTA IN GRIGLIA DI PARTENZA CON DUE PILOTI, MAX BIAGGI ED EUGENE LAVERTY, FORTEMENTE MOTIVATI A PORTARE IN ALTO LE LORO RSV4.

Milano, 7 febbraio 2012 - Si apre il sipario sulla stagione mondiale Superbike 2012 che scatterà il prossimo 26 febbraio sul circuito australiano di Phillip Island.

Per il quarto anno consecutivo l'**Aprilia Racing Team** si candida a protagonista nel campionato del mondo WSBK che, riservato alle moto derivate dalla produzione di serie, vede allineati tutti i più importanti costruttori di moto sportive.

La squadra italiana può contare sul cinque volte campione mondiale **Max Biaggi**, unico italiano nella storia ad aver conquistato (nel 2010 su Aprilia RSV4) l'alloro iridato nel WSBK, al quale si affianca il venticinquenne nordirlandese **Eugene Laverty**, protagonista di una ottima stagione 2011 al debutto nel campionato.

E' una formazione di eccellenza, grazie alla quale l'Aprilia Racing Team punta alla conquista del campionato Piloti e della classifica Costruttori.

Il livello della competizione, se possibile ulteriormente accresciuto dai movimenti del mercato invernale, testimonia l'importanza assunta dal mondiale Superbike quale vero terreno di prova per le migliori moto della produzione di serie.

In questa appassionante competizione tecnologica, che rende il mondiale SBK il più amato dai motociclisti, Aprilia mette in campo la punta di diamante della sua storia fatta di tecnologia e di innovazione: la quattro cilindri **RSV4** caratterizzata dalla esclusiva architettura del propulsore a V stretto da 1.000 cc, uno straordinario progetto nato e cresciuto all'interno del Reparto Corse Aprilia e contemporaneamente sviluppato per la moto da strada, a disposizione di tutti gli appassionati. Aprilia - Gruppo Piaggio - è uno dei marchi più vincenti del motociclismo sportivo avendo collezionato, nella sua giovane storia, ben **49 titoli mondiali**: 38 nel Motomondiale (nel quale vanta anche un record di 294 GP conquistati), 2 recentissimi nella Superbike e 9 nelle discipline off-road.

A coordinare le attività dell'Aprilia Racing Team nella stagione SBK 2012 sarà Luigi Dall'Igna, Direttore Tecnico e Sportivo del Reparto Corse, affiancato da Dario Raimondi in veste di Team Manager. Il box di Max Biaggi vede la "new entry" Aligi Deganello come capotecnico, mentre Eugene Laverty affida la sua RSV4 alle cure di Marcus Eschembacher.



LE INTERVISTE

MAX BIAGGI (ITA), pilota, # 3

Max Biaggi è nato a Roma il 26 giugno 1971. Inizia ad approcciare il mondo del motociclismo agonistico nel 1989, vincendo l'anno successivo il Campionato Italiano Sport Production. Il suo legame con Aprilia inizia nella 250, della quale diventa Campione Europeo nel 1991, ma la consacrazione mondiale arriva tre anni più tardi: nel 1994 Max su Aprilia è Campione Mondiale 250, il primo di quattro allori consecutivi.

Ritornato in sella ad una moto di Noale nel 2009, l'anno del debutto nel Mondiale Superbike per la nuova RSV4, il Corsaro ha confermato il suo feeling con Aprilia diventando, l'anno successivo, il primo italiano a conquistare il Mondiale per derivate di serie.

Nuovo anno, nuova sfida: dopo un 2011 sfortunato, quali sono le tue sensazioni per la stagione che sta iniziando?

Nuova sfida ma... stesso Max! Scherzi a parte, la mia motivazione rimane immutata, anzi se devo dirla tutta è pure aumentata dopo quello che ci è successo nel 2011. Venivamo dal trionfo Mondiale, con tante aspettative e gli occhi di tutti puntati sui nostri risultati, ma non è andata come previsto. Acqua passata, ora guardiamo al nuovo campionato con un solo obiettivo: vincere.

Per il quarto anno consecutivo porterai in pista la RSV4. Un binomio riuscito?

Quello con l'Aprilia RSV4 è un rapporto particolare. Posso dire, senza falsa modestia, di averla vista nascere e crescere. L'abbiamo portata in pista, sviluppata e fatta salire sul gradino più alto del podio parecchie volte, nonostante le avversità. Siamo una coppia affiatata, abbiamo i nostri momenti difficili ma sappiamo anche superarli. Credo che la RSV4 abbia ancora molto da dire in questo campionato, e visto il livello della competizione dovrò sicuramente tirarne fuori il massimo.

A proposito di competizione, i vari cambi di casacca hanno modificato gli equilibri del campionato?

Come dico sempre, è 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. Stando a quanto visto fin'ora, Ducati ed Honda sembrano essere gli avversari più tosti, ma non sottovaluto nessuno perché anche BMW e Kawasaki si sono rafforzate e puntano al bersaglio grosso. Se possibile, sarà un campionato ancora più combattuto del 2011.

Tra gli avversari figura senza dubbio il tuo nuovo compagno di squadra Eugene Laverty.

Indubbiamente, nelle corse il primo avversario da battere è chi dispone del tuo stesso materiale. La vedo come una bella sfida, positiva per il Team e per noi piloti che saremo obbligati a dare sempre il massimo. Vedere un'altra RSV4 dimostrarsi competitiva in griglia mi fa piacere, conferma che in questi tre anni abbiamo fatto un buon lavoro di sviluppo.

Una domanda meno tecnica: torni ad utilizzare il tuo numero "storico", il 3?

Devo dire purtroppo sì, perché significa che non siamo riusciti a difendere l'1 conquistato nel 2010. In realtà il 3 non è mai completamente sparito, persino all'interno della grafica utilizzata per l'1 c'erano dei richiami al mio numero. Noi piloti siamo superstiziosi, io sono legato al 3 e lo porto con orgoglio perché lo associo a molte belle sensazioni provate nella mia carriera. Vedremo se dovrò nuovamente sostituirlo a fine anno...

**EUGENE LAVERTY (IRL), pilota, # 58.**

Eugene Laverty è nato a Ballymena il 3 giugno 1986. Si avvicina alle corse nel 2001, conquistando la sua prima vittoria in patria. La sua carriera prosegue con il Campionato Inglese 125 e Supersport, prima di approdare nella 250 mondiale (su Aprilia). Nel 2009 e 2010 Eugene è vicecampione mondiale Supersport, conquistando in totale 12 vittorie. Il 2011 lo ha visto debuttare nel Mondiale Superbike: con 2 vittorie ed il quarto posto finale si è fatto notare come miglior rookie.

Eugene, dopo un 2011 positivo al tuo debutto nella World Superbike, affronti la tua seconda stagione salendo in sella alla Aprilia RSV4. Sei pronto alla nuova sfida?

Spero proprio di sì, ma ho già avuto una promettente sorpresa quando a Portimao ho potuto testare per la prima volta la mia nuova moto. Ho trovato un buon feeling sin dai primi metri in sella alla RSV4, ed anche i ragazzi del Team mi hanno fatto sentire subito parte della famiglia. Non sottovaluto comunque le difficoltà, scontate, che accompagnano una nuova avventura come questa.

Hai guidato vari tipi di moto da corsa, in diversi campionati: cosa ti ha colpito della Superbike?

Innanzitutto le Superbike sono moto molto potenti, parliamo di oltre 200 cavalli, quindi hanno prestazioni elevate ed esigono il massimo impegno nella guida. Con nessuna moto da gara puoi permetterti di guardare il paesaggio, a maggior ragione con una "mille"! Le derivate di serie hanno fatto un grosso passo avanti come gestione elettronica e prestazioni in generale, sono delle vere moto da corsa: questo fa ben capire la raffinatezza dei modelli di produzione dai quali le nostre moto nascono.

Tutti concordano sul definire il Campionato Superbike particolarmente combattuto. Come la pensi a riguardo?

Non posso che associarmi. Credo che pochi campionati motociclistici possano mettere in campo lo stesso equilibrio fra i diversi mezzi, caratteristica che fa emergere le qualità del pilota e del suo Team. E' un campionato nel quale i dettagli fanno la differenza, ma soprattutto la costanza: sia Max che Carlos, vincitori delle ultime due edizioni, hanno costruito il loro successo gara dopo gara riducendo al minimo gli errori.

Quindi bisognerà essere veloci ma senza errori. Credi che la nuova regola che impone una sola moto per pilota possa creare problemi?

Sicuramente sarà una variabile in più, specialmente nella Superpole dove puoi rovinare tutto al primo turno con una caduta. Penso di essere un pilota in grado di gestire situazioni del genere, specialmente se riuscirò a prendere confidenza con la mia Aprilia nei primi turni di prova. Di sicuro non sarà un campionato facile, per nessuno.

Dulcis in fundo... parliamo di obiettivi per il 2012.

Una domanda che mi fanno in molti. Al secondo anno di impegno nella Superbike, dopo un buon debutto, non nascondo che mi piacerebbe salire spesso sul podio e portare a casa delle vittorie. Il resto lo vedremo strada facendo, se tutto filerà liscio penso che potremmo toglierci delle belle soddisfazioni. E' presto per fare pronostici... risentiamoci fra qualche mese!

**APRILIA RSV4 SUPERBIKE – 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	Öhlins
Freni	Brembo
Peso	165 kg