

[Jetzt Mitmachen!](#)

Suche

Suche...



[login](#)

- [Home](#)
- [Community](#)
- [Magazin](#)
- [Forum](#)
- [Touren](#)
- [Motorradurlaub](#)
- [Werkstätten](#)
- [Events](#)
 - [Touren](#)
 - [Archiv](#)
 - [Stammtische](#)
 - [Treffen/Parties](#)
 - [Messen](#)

Gehe zu ...

[Magazin](#) » [Testberichte](#) » [Aprilia RSV4 RF - Fahrbericht](#)



Aprilia RSV4 RF - Fahrbericht

Die Bestzeit wird geladen

[Alle 24 Bilder ansehen](#)

Aprilia zieht mit der Konkurrenz mit und präsentiert für die aktuelle Saison eine komplett überarbeitete und deutlich stärkere Version der RSV4. Da der Italiener an sich mit seinem Smartphone quasi verwachsen ist, kommt die RSV auch diesem Spieltrieb entgegen. Dass sich mit der V4-Aprilia verdammt gut Angasen lässt, konnten wir auf der Rennstrecke in Misano er-fahren.

Fahrbericht

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzit](#)

2009 brachten die Aprilia-Ingenieure rund um Luigi dall'Igna mit ihrem Superbike-Projekt **RSV4** ein komplett neu konzipiertes Superbike mit Abmessungen einer 600er auf den Markt, welches befeuert durch ein sehr kompaktes 65 Grad V4-Triebwerk quasi vom Start weg die Podiumsplätze in der SBK einnahm. Ein Jahr später war es nicht nur das Podium, sondern die Fahrer- und Herstellermeisterschaft in der SBK – ein Siegerbike war also geboren. Diese Erfolgsgeschichte übertrugen die Herren aus Noale mit der 180 PS starken RSV4 Factory bzw. RSV4 R direkt auf die Straße. 4 WM-Titel bzw. 6 Jahre später, geht es nun darum der

immer stärker werdenden Konkurrenz das Podium nicht zu überlassen und so präsentiert Aprilia die 21PS stärkere und in vielen Bereichen optimierte RSV4 RR sowie eine mit edlem Öhlins Fahrwerk und geschmiedeten Felgen bestückte auf 500 Stück limitierte RSV4 RF.

Was geht APP?

Wo wollen wir denn heute fahren? Ok, Misano World Circuit klingt gut. Auf welchen Fahrstiehl hab ich denn Lust? Marco Melandri, Jordi Torres, Sylvain Guintoli oder doch lieber mal Max Biaggi? Komm, ich will die Melandri-Podiumsrunden von 2014 fahren, muss doch meinen Kumpels mal zeigen wo der Hammer hängt. Also, Spiegel abmontieren, Scheinwerfer abkleben, Smartphone connected, App starten und Strecke wählen, aufsitzen, Motor starten, erster Gang rein und drei, zwei, eins – GO!

So ähnlich könnte die Geschichte in Zukunft beginnen, wenn man die Smartphonespielerei an der neuen 2015er **Aprilia RSV4** weiterdenkt. Die handyverliebten Italiener haben nämlich eine Steuerungsmöglichkeit per V4-MP Smartphone Connection in ihr neues Supersportbike integriert,

die es ermöglicht, alle Einstellungen, Parameter und Zeiten per App zu verarbeiten. Doch leider, oder lieber Gott sei Dank, sind wir nicht soweit und der Fahrer spielt noch immer eine entscheidende Rolle und muss mit seiner Erfahrung die formschöne Race-Aprilia vorantreiben. Dazu aber später mehr.



[Alle Bilder ansehen](#)

Antrieb Aprilia RSV4 - fulminanter V4

201PS und 115Nm bei 13.000 bzw. 10.500 U/Min, knapp über 200Kg vollgetankt und Elektronik vom Feinsten ist erst mal eine Ansage die uns Matteo Zonta aus dem Produkt Marketing bei der Präsentation am Vorabend zur Testsession gab. Damit spielt die **RSV4** locker im Reigen der Supersportler mit. Ob [BMW S1000RR](#), [Ducati 1299 Panigale](#) oder auch [Yamaha YZF-R1](#) – die Aprilia kann in Sachen Leistungs- und Eckdaten mithalten. Lediglich die [Kawasaki H2R](#) spielt in einer eigenen Liga.

Diese deutliche Leistungssteigerung soll unter anderem durch eine neue Ausrichtung der Airbox – sie wird nun frontal angeströmt wie im WM-Titel-Bike, der Reduzierung von Reibungen mit Hilfe neuer Materialien, einer verbesserten Verbrennungseffizienz gepaart mit höherer Verdichtung, einer konsequenten Gewichtsoptimierung aller Teile – insbesondere der beweglichen im Zylinderkopf – und einer neu konzipierten Abgasanlage mit Doppellambdasonde. Beim Fahrwerk und Chassis ging man auf Details ein und verlängerte etwas die Schwinge, änderte die Lenkgeometrie und zentrierte die Masse etwas tiefer.



Um diese vor Kraft nur so strotzende RSV4 schnell und sicher bewegen zu können, regelt die [Aprilia](#) Performance Ride Control – kurz aPRC – entsprechende Helfer wie die in 8 Stufen während der Fahrt einstellbare Traction Control (ATC), die 3 stufige Wheelie und Launch Control (AWC und ALC), der Quick Shift (AQS) sowie das von Bosch in der Version 9MP entwickelte 3 stufige Race-ABS. Neben dem Race-Modus, stehen für den Straßenbetrieb weitere 2 Fahrmodi zur Verfügung. Optisch wertet man mit LED-Blinker im Spiegel und einer neuen aggressiverer Scheinwerferfront die RSV4 deutlich auf.

Aprilia RSV4 – die erste Runde in Misano

Nach so viel Theorie und Input, wird's Zeit die eigenen Sensoren zu kalibrieren und erste Runden mit der Aprilia **RSV4 RF** zu drehen. Das Bike steht in der Standardkonfiguration bereit, Fahrwerk und elektronische Helferlein befinden sich quasi im Auslieferungszustand. Als der Mechaniker – jeder Tester bekam ein Bike und einen Mechaniker zur Seite gestellt – den Redakteur zielstrebig zur Nummer 13 laufen sah, rief er schnell einen weiteren Techniker, der mit einem Fahrwerksgabelschlüssel bewaffnet, erst mal die Basis am Heck deutlich nach oben drehte. Komisch – so mopsig sieht unser Tester gar nicht aus, dass er das nötig hätte?

Also, Platz nehmen, fühlt sich brutal hart und racermäßig an. Hebeleien nach den eigenen Bedürfnissen eingestellt, Startknopf drücken: Uuuhhh, sehr kerniger Sound der nicht aufdringlich wirkt und ab geht's auf die Strecke. Was sofort auffällt: die Sitzgeometrie ist extrem sportlich, die Fußrasten recht hoch und weit hinten, der Lenker eng und tief, das Hinterteil hoch und alles zusammen insgesamt sehr frontlastig – ein kompromissloses Racingbike in 600er Größe eben.

So geht es nun Runde um Runde erst einmal darum, die Strecke kennen zu lernen. Die ersten Runden sind nicht wirklich aussagefähig, wobei schnell deutlich wird, dass bei hartem Herausbeschleunigen aus langsamen Ecken im 2. Gang die Front sehr leicht und instabil wird und am Ende der Speedpassagen beim harten Anbremsen das Heck zu schlingern beginnt.



[Alle Bilder ansehen](#)

Trotzdem ist die Neugier ob der Rundenzeit groß, was mit der V4-MP Smartphone App und den montierten iPhones ein Kinderspiel ist. Das Abrufen von Zeiten ist aber im Grunde nur ein Nebenprodukt der App. Vielmehr erfasst sie alle Telemetrie-Daten von der Gasstellung über Schlupf, Schräglage, G-Kräfte, abgerufene Leistung und vieles mehr. Aber nicht nur aufzeichnen kann die App, sondern man kann sich zu jeder Rennstrecke – sind vorauswählbar – auf einzelnen Streckensektionen die AWC ([Aprilia](#) Wheelie Control) und ATC ([Aprilia](#) Traction Control) Werte einstellen – echt coole Geschichte die einem ganz neue Möglichkeiten eröffnet, sein Bike einfach und immer wieder abrufbar abzustimmen.

Aprilia RSV4 – zweiter Turn mit geänderten Einstellungen

Im zweiten Turn geht es in erster Linie noch um die klassische mechanische Optimierung. So wird das Heck eine Umdrehung „abgelassen“ und vorne die Vorspannung 2 Umdrehungen erhöht sowie die Druckstufe zuge dreht. Und siehe da, die Front wird ruhiger und das Heck berechenbarer. So langsam findet man auch seine Bremspunkte und kann auf den langen Geraden auch mal ein Auge auf's Smartphone werfen, welches einem eindrucksvoll mit grau, grün oder rot hinterlegtem Display in Realtime anzeigt, ob man sich auf einer schnellen Runde befindet oder nicht. Das Ganze geschieht mit Hilfe des Smartphone GPS in Kombination mit einem GPS-Modul im Bike – somit extrem präzise. Ist natürlich schon ein Ansporn, wenn man laufend erkennt, dass der Bremspunkt wohl zu früh war und man sich nicht mehr auf seiner persönlich schnellsten Runde befindet oder das man durch einen etwas späteren Bremspunkt gepaart mit frühzeitigem beherzten Vortrieb wieder in den Bestzeitbereich kommt.

Zurück in der Box, kamen gleich 3 Mechaniker und Techniker und fragten nach dem Fahrwerksbefinden. Anhand des Streckenplans wird das Fahrverhalten durchgesprochen und entsprechend Maßnahmen ergriffen. Aber so war es, denn anhand der Beschreibungen wird die Druckstufe vorne leicht geöffnet, die Gabel bis zum Anschlag oben durchgesteckt und noch 0,1 Bar Druck hinten abgelassen. Erstaunlich, wie kleinste Anpassungen sofort ihre Wirkung zeigen.



[Alle Bilder ansehen](#)

Apropos hinten. Entweder liegt es am nagelneuen und extrem rauen Belag in Misano oder am brutalen Anzug raus aus langsamen Ecken? Der Pirelli Supercorsa SP sieht rechts auf jeden Fall nicht mehr wirklich gut aus und muss runter.

RSV4 – der dritte Turn geht ab

Die Strecke sitzt, das Fahrwerk passt nun sehr gut und jede Runde ist gefühlt die schnellste. Jetzt nur noch im hinteren Teil, wo man mit Vollgas zweimal rechts und in die dritte rechts reinbremsen muss, das Gas stehen lassen! Hier ist schön zu spüren, wie die Motorbremse arbeitet. Diese regelt nämlich in Abhängigkeit des gewählten Gangs und der anliegenden Drehzahl das Bremsmoment. Besonders ist der Unterschied am Ende einer schnellen Passage zu spüren, wenn man beim Anbremsen in Schräglage und gut 10.000 U/Min einen Gang runter schaltet. Das Bremsmoment ist nur sehr leicht zu spüren, was ein absolut ruhiges und stabiles Gefühl gibt. Bewegt man sich unter 6.000 U/Min, ist das Bremsmoment deutlich größer.

Aprilia RSV4 – Turn Vier mit Elektrik-Trick

Nun ist das “Active Electronic Setup” an der Reihe. Hier gibt es die Möglichkeit, dass die Elektronik Runde um Runde sektionsgenau lernt und die Wert der Traktions- und Wheelie-Kontrolle bis hin zur Perfektion einstellt.

Es ist absolut faszinierend, wie man so immer besser mit dem Bike zurechtkommt, sich voll aufs Fahren konzentrieren kann und die Elektronik einen im Hintergrund unterstützt. Da die Rundenzeiten deutlich flotter sind, kann auch das neu programmierte Race-ABS von Bosch gepaart mit den Brembo-Stoppfern zeigen was in ihm steckt. Schon beeindruckend, wie gut zum Beispiel 150 Km/h Turn um Turn auf kürzester Strecke vernichtet werden und dem Fahrer das Gefühl gibt, seine Augäpfel würden gleich ans Visier anschlagen. Kein wandernder Bremspunkt

oder schlechte Dosierbarkeit, man hat jederzeit ein klasse Feedback über die zwei Finger an der Bremse. Top!



[Alle Bilder ansehen](#)

Aber zurück zum Thema „auf’s Fahren konzentrieren“. Eine Ablenkung gibt es doch, die bei so viel Technik und Elektronik nicht mehr Zeitgemäß ist! Der Quickshifter, welcher seidenweich arbeitet, funktioniert nur beim Hochschalten. Vor kurzem noch völlig ausreichend, hat die Konkurrenz die Latte hier mittlerweile deutlich höher gelegt. Gott sei Dank arbeitet die Motorbremse sehr feinfühlig, so war die Kuppelrei beim Runterschalten nicht ganz so schlimm.

RSV4 – Turn 4 und folgende: Racing pur!

Am Nachmittag legen wir nochmals Hand ans Fahrwerk an und öffnen die Druckstufe um eine Viertel und reduzieren die Vorspannung um eine halbe Umdrehung. Hinten frisch bereift, mit optimal abgestimmter Elektronik, geht’s 3 Turns auf Zeitenjagd. Alles passt nun perfekt und so wird Runde für Runde schneller. Die **RSV4** liegt jetzt super in der Hand, so dass kontrollierte Stoppies, tiefste Schräglagen und gefühlt leichte Drifts einem leicht fallen. Inzwischen können wir auch bei den schnellen Doppelrechts-Kurven das Gas stehen lassen – Gänsehaut.

In der zweiten schnellen Rechts-Kurve wird jedoch ein Manko der 600er-Bauweise deutlich. Hier muss man bei hoher Geschwindigkeit und voll geöffneter Drosselklappe leicht hinter der zierlichen Verkleidung vor und voll in den Wind. Dabei wird die ganze Fuhre etwas unruhig, ist jedoch voll kontrollierbar.

Jetzt weiterlesen - Aprilia RSV4 RF - Fahrbericht :

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)

3. [Bildergalerie](#)

4. [Fahrzit](#)

Gefällt mir Teilen 265 Personen gefällt das. Sei der/die Erste deiner Freunde.

Suche nach Testberichten

Stichworte...
Marke...
Modell...
Kategorie...
Suche

Neue Motorräder in der Community



-