

APRILIA SRV 850

PREGI ● Motore e prestazioni

DIFETTI ● Peso e mancanza Abs

PREZZO € 9.630

PROVA MAXISCOOTER

# Il più potente del mondo

**di Maurizio Tanca** | In giro per la Maremma col più potente dei maxiscooter. Derivato dal cugino Gilera, con cui condivide l'esclusivo bicilindrico a V, punta ai 200 km/h, ed è già in consegna a 9.630 euro



## **L**a prova del maxi scooter Aprilia

Aprilia è una casa che ha dato molto al nostro motociclismo sportivo, nel corso della sua relativamente giovane età. Fondata nel '45 come fabbrica di biciclette, iniziò infatti a dedicarsi alle due ruote motorizzate solo nel 1968. E da allora ad oggi, investendo presto nelle corse, sia fuoristrada che sulle piste d'asfalto, si è creato un palmarès di ben 49 titoli iridati, con più di 300 vittorie. Titoli che ovviamente i boss del Gruppo Piaggio, che dal 2004 ingloba anche il marchio veneziano, si augurano che diventino 50 già quest'anno (capito, Biaggi e Laverty?). Un marchio che certamente va fiero del suo dna sportivo e del suo elevato know how tecnologico: tant'è che i suoi progettisti hanno voluto accreditarsi anche il merito di aver realizzato lo scooter più potente del mondo. O meglio: hanno voluto ulteriormente enfatizzare una supremazia già acquisita dal cugino Gilera. L'operazione di "fine tuning" è consistita nel rimodellare in galleria del vento il GP800 - nato nel 2007 col motore V2 da 839,3 cc da 75 cavalli derivato dall'Aprilia Mana - ritoccando elettronica, ciclistica e rifiniture varie per trasformarlo in SRV 850: un mezzo che si rivolge ad un'utenza

tendenzialmente più sportiva, come peraltro sottolineato dal nuovo musetto chiaramente ispirato a quello della formidabile superbike di famiglia, la RSV4 1000. In Aprilia credono molto in questo nuovo maxiscoter, che tra l'altro, seguendo le orme di Yamaha, è inserito nel listino moto, al prezzo di 9.630 euro. Prezzo peraltro esteso allo stesso Gilera, che ha beneficiato dei medesimi aggiornamenti ma che si rivolge, secondo il marketing Piaggio, ad un'utenza più gran turistica. Una nota: il progetto SRV avrebbe rappresentato l'occasione giusta per introdurre qualcosa di molto utile a livello di sicurezza. Ma non è stato così nemmeno questa volta. Niente Abs dunque (non doveva arrivare già ai tempi del GP 800?), né controllo di trazione (Beverly 350?). Certo, il prezzo sarebbe lievitato, ma ne sarebbe certamente valsa la pena, specie considerando le prestazioni del mezzo.

## **Stile Aprilia**

E' evidente, e dichiarato, che la galleria del vento abbia avuto chiare istruzioni dagli stilisti, veneti o toscani che siano, del Gruppo Piaggio: "devi creare uno stile che ricordi molto da vicino la RSV4







1000!". E così è stato, anche se frontalmente l'SRV appare, per forza di cose, decisamente più grassottello della profilatissima superbike iridata. Anche l'inserito effetto metallo sul tunnel centrale, del resto, ricorda vagamente le forme del suo telaio. E gli stessi parafango anteriore e specchietti (con "freccie integrate") sono fedeli allo stile di famiglia. Rispetto al GP800, qui il plexiglass di serie è più basso e sportivo (tranquilli, c'è anche l'opzionale più alto), però non è regolabile in altezza. Il sottostante cruscotto è più o meno (anzi, più) quello del Gilera: elegante, con tachimetro e

contagiri analogici e, al centro, il classico display digitale che ospita il doppio contachilometri parziale, contachilometri totale, spie di servizio, termometro del liquido di raffreddamento. Le funzioni sono selezionabili col dito indice tramite un tasto piazzato sul blocchetto destro del manubrio. Peccato però che non siano disponibili le indicazioni relative ai consumi – medio e istantaneo – e all'autonomia residua seguente all'accensione della spia di riserva. Sul l'SRV non abbiamo né Abs e controllo di trazione, né tantomeno diverse mappature elettroniche disponibili. Tuttavia, sotto al display figura una spia con la scritta "sport". «Ci siamo lasciati una porta aperta...», dichiarano i tecnici. Domanda: perché non l'avete aperta subito? Comunque sia, l'Aprilione appare elegante, ben fatto e rifinito in generale. Sono molto belle le due colorazioni disponibili: in bianco/nero opaco, o tutta nera opaca, entrambe contrappuntate da filetti e cifre rossi. Com'è bella la stessa sella: rivestita in materiale antiscivolo e anch'essa rifinita con cuciture rosse, ha il supporto lombare regolabile longitudinalmente per circa 3 centimetri, e sotto c'è un ammortizzatore per tenerla sollevata una volta sbloccatane la serratura. Sblocco curiosamente effettuabile in

due modi: girando al contrario la chiave di avviamento, oppure premendo il vicino pulsante piazzato al centro del retro scudo, ma sempre con chiave inserita nel blocchetto. Il quale non ospita alcun portaoggetti di comodo, ma solo la leva del freno a mano, agevolmente raggiungibile sul lato destro. Lo scheletro in plastica della sella alloggia il telo estraibile per proteggerla dalla pioggia in parcheggio, e un porta-attrezzi integrato. Il vano sottostante, che include lucina di cortesia e presa di corrente a 12 Volt, può contenere un casco jet, e dietro ad esso troviamo il tappo di

“Aprilia dichiara **un'accelerazione** da 0 a 100 km/h **in 5,7 secondi**, e una velocità massima di ben **200 km/h**”



rifornimento. Passando alla coda del mezzo, troviamo l'affilato faralino a led mutuato dalla Dursoduro 1200, rifinito ai fianchi dagli appigli per il passeggero, che si avvale di pedane estraibili.

#### Gli accessori disponibili:

- Silenziatore in titanio e carbonio progettato da Arrow, omologato, con sistema bolt-on, provvisto di DB Killer, sensibilmente più leggero rispetto all'originale.
- Sella Sport, con inserto in gel isotermico nella zona della seduta del pilota.
- Kit bauletto a sgancio rapido, capace di ospitare un casco integrale e un casco full jet con visiera. Il guscio superiore è verniciato in tinta con il veicolo ed è dotato di poggiaschiena per garantire il passeggero. Il bauletto è realizzato con lo stesso materiale della sella, in tessuto effetto carbonio e con cuciture rosse.
- Allarme elettronico completo di cablaggio.
- Parabrezza touring fumé, in metacrilato di alta qualità, per garantire la massima protettività e il miglior comfort di guida in

ogni condizione meteo.

- Telo copri gambe, dotato di antifurto, facile e rapido nel montaggio, con inserti riflettenti e impermeabile integrato.
- Telo protettivo copriveicolo impermeabile, nero con cuciture termosaldate con logo Aprilia, fascia rifrangente, finestra trasparente per la targa e anello catena rivestito in PVC. Il telo è dotato di elastico perimetrale regolabile e apposite sacche per ospitare anche bauletto e parabrezza.
- Pedane in alluminio anodizzato, applicabili senza alcuna modifica grazie all'utilizzo dei fissaggi già presenti sul veicolo. Si integrano perfettamente alle pedane di serie mantenendo la funzione antiscivolo.
- Antifurto meccanico blocca manubrio: quando non è in uso rimane fissato tra la sella e la pedana. L'antifurto è estendibile con un accessorio specifico per fissare lo scooter a un palo.
- Copri telaio e parafango anteriore cubicati "carbon look"
- Kit per navigatore Tom Tom, che comprende la staffa e minuteria di fissaggio.





### La tecnica dell'SRV: il motore...

È noto a tutti che il suo motore sia il primo ed unico bicilindrico a V di 90° utilizzato anche per utilizzi scooteristici. Raffreddato a liquido e alimentato da un sistema di iniezione elettronica con singolo corpo farfallato da 38 mm di diametro, questo motore con lubrificazione a carter secco ha testate monoalbero con 4 valvole e due candele per cilindro, e un rapporto tra alesaggio e corsa di 88 x 69 mm. Ottimizzando il software gestionale del motore, la potenza ha dunque guadagnato un cavallo, quindi siamo a quota 76 (55,9 kW) a 7.750 giri con una coppia massima di 7,8 kgm (76,4 Nm) a 6.000 giri. L'ottimizzazione ha compreso anche l'adozione di due sonde lambda anziché, per una lettura individuale, quindi più accurata, della combustione nei cilindri ottenendo anche una regolarità di funzionamento al minimo, un'elasticità ed una progressività di erogazione della coppia ai bassi e medi regimi davvero notevoli, per un propulsore del genere. Come interessanti dovrebbero essere i consumi, non dichiarati, né rilevabili nel corso del nostro test. Ma domandando ai progettisti se i 20 km/litro fossero facilmente a portata di mano, una perentoria risposta "sì" è arrivata in un microsecondo. Ricordiamo anche che l'albero motore e il gruppo trasmissione sono controrotanti rispetto alle ruote (soluzione recentemente adottata anche da MV Agusta per i suoi nuovi tricilindrici da 675 cc), per ridurre notevolmente le inerzie rotanti e quindi l'effetto giroscopico interno, a vantaggio della maneggevolezza del



mezzo e della sua rapidità di ingresso in curva. Anche il sistema di trasmissione automatica CVT è stato oggetto di attenzioni atte a migliorarne la dolcezza di funzionamento, mentre la trasmissione finale è affidata a una robusta catena Regina sigillata con o-ring, dotata di pratici tenditori eccentrici. Una soluzione, quella della catena, confermata dunque dai tecnici, che hanno a suo tempo provato molto a lungo anche il sistema a cinghia, ma evidentemente senza rimanerne soddisfatti più di tanto, per dichiarati problemi di affidabilità. Peccato. In quanto a prestazioni, Aprilia dichiara un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,7 secondi, e una velocità massima di ben 200 km/h. Ma diciamo che se anche fossero "solo" 190 effettivi saremmo comunque sul tetto del mondo scooter. Ribadiamo comunque che si tratta più che altro di una questione di prestigio aziendale.

### ...e la ciclistica

Sul robusto telaio i tubi d'acciaio abbondantemente rinforzato (pesa soli 22 kg, quindi più o meno come quello di una moto di



media cilindrata) è infulcrato direttamente il massiccio forcellone in alluminio, mentre il motore vi è ingabbiato elasticamente, con l'ovvio scopo di trasmettere meno vibrazioni possibile. Da notare che anche l'impianto di scarico tipo 2-1-2 è totalmente svincolato dal telaio, sempre per non trasmettere vibrazioni. Sulle sospensioni, o meglio, sulla forcella, viene spontaneo arricciare un po' il naso. Sì, perché praticamente tutti i concorrenti (Honda SW-T escluso, e addirittura il fu Malaguti 500 incluso) montano solide forcelle a doppia piastra stile moto, in alcuni casi (Yamaha e BMW) addirittura a steli rovesciati. Logico che per

adottare questa soluzione si sarebbe dovuto lavorare parecchio, ma tant'è. L'unità a perno trainato adottata su GP800 ed SRV850, comunque, ha il piantone di sterzo pieno, anziché cavo (ovviamente per ottenere la massima robustezza) e steli da 41 mm, con un'escursione di 122 mm. Il forcellone posteriore, invece, fa lavorare un monoammortizzatore laterale orizzontale, regolabile in precarico su 7 scatti, garantendo alla ruota motrice un'escursione di 133 mm. Quanto al materiale rotabile, abbiamo cerchi in lega di alluminio da 3,50x16" davanti e 4,50x15" dietro, equipaggiati - sui mezzi che abbiamo provato - con radiali tubeless Pirelli Diablo Scooter da 120/70 e 160/60. I freni sono Brembo; due dischi anteriori semiflottanti da ben 300 mm, con pinze flottanti a due pistoncini paralleli da 28 mm, e disco posteriore da 280 mm con pinza flottante a due pistoncini da 25,4 mm. Concludiamo con qualche numero: le quote principali della ciclistica sono i 25,5° di inclinazione del canotto di sterzo abbinati all'avancorsa di 108 mm, e all'interasse di 1.593 mm, contro i 1.580 del Tmax 530 e i 1.591 dei nuovi BMW. La sella è a 780 mm da terra, mentre la capienza del serbatoio è di 18,5 litri, 3 dei quali di riserva. Dulcis in fundo (?), il peso a secco dichiarato per l'SRV è di 249 kg, che col pieno salirebbero a quasi 263.

### La nostra prova

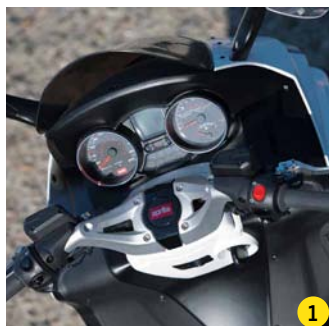
Per tastare il polso al nuovo arrivato, siamo andati nella dolce Maremma toscana, dove non mancano certamente bei percorsi con curve a sazietà (e nemmeno gli autovelox...). L'impostazione, in sella all'SRV, è molto naturale: si guida a busto eretto, con braccia e gambe per nulla stressate, e con molto spazio a disposizione anche per i più alti. Il supporto lombare regolabile in avanzamento è di ulteriore aiuto per chi guida; inoltre va sottolineato che qui sgranchirsi le gambe cambiando la postura in sella è facile: infatti si può dunque guidare a gambe avanti, piuttosto che con le ginocchia a 90°, ma

anche assumere una seduta prettamente motociclistica poggiando i piedi nella parte più arretrata (e più stretta, ma comunque non scomoda) delle pedane, il che aiuta a spingere sulle stesse chi sia abituato a farlo, per guidare più sportivamente. Anche un eventuale passeggero di stazza importante può godere di una postura ottimale e di un discreto spazio a disposizione. La sella - a 78 cm da terra, per quanto riguarda il pilota - non ha un'imbottitura faraonica, ma i suoi piani di seduta ampi e ben conformati e per nulla scivolosi, e chi guida - seduto a 70 cm da terra - può toccar terra. Sempre che non sia un piccoletto, nel qual caso la situazione si fa certamente più difficile. Che questo scooter sia imponente è palese, specie osservandolo di fronte, e che sia pesante lo si avverte subito negli spostamenti a mano. Issarlo sul cavalletto centrale tuttavia è abbastanza facile, e questo è già un pregio, e anche le manovre a bassissima velocità non creano grosse difficoltà (sempre parlando di piloti di statura dalla media in su, chiaramente) come accadeva sul primo Gilera GP800 del 2007, che aveva un angolo di sterzata piuttosto limitato, ma che è stato aumentato da 37 a 42 gradi già nella versione successiva. E ovviamente riportato oggi anche su questo SRV, che in effetti consente facili inversioni ad U in spazi stretti anche senza dover poggiare per forza i piedi a terra. Insomma, siamo al cospetto di un maxi-maxiscooter di stazza importante, che necessita di qualche chilometro per farsi capire per bene da utenti non espertissimi, magari provenienti da mezzi più piccoli, leggeri e anche decisamente meno potenti. Ma un motociclista navigato non avrà certo problemi, e una volta superate eventuali diffidenze personali - molto diffuse tra chi vede come il fumo negli occhi qualunque "due ruote" a motore somigli a uno scooter, o in ogni caso sia privo di leva di leva della frizione e pedale del cambio - grazie anche all'ottima messa a punto di motore e trasmissione, molto probabilmente inizierà a divertirsi. Usciti da Orbetello, abbiamo percorso un trafficato tratto di superstrada prima di inoltrarci verso l'entroterra, in direzione di Scansano, per poi tornare via Monterotondo, Manciano, Sgrillozzo e raggiungere Porto Santo Stefano, prima di rientrare alla base, nei pressi di Porto Ercole. Un bel giro, su strade collinari belle e divertenti, senza grandi spunti per significativi allunghi velocistici, ma con alcuni tratti sufficienti ad enfatizzare le notevoli doti di accelerazione di questo motore. Come già accennato, questa versione ottimizzata dell'ottimo Aprilia V2 a 90° sfodera un'erogazione pulita e vigorosa fin da subito, sempre con estrema dolcezza, quindi senza mai denunciare strappetti più o meno accentuati. L'accelerazione è dolce ma vigorosissima, e accompagna in fretta a raggiungere velocità decisamente importanti, che magari impressionerebbero poco chi





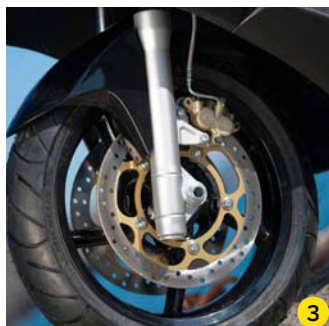




1



2



3

1 Tachimetro e contagiri analogici e, al centro, il classico display digitale.

2 Bella la stessa sella: rivestita in materiale antiscivolo e anch'essa rifinita con cuciture rosse.

3 I freni sono Brembo; due dischi anteriori semiflottanti da ben 300 mm, con pinze flottanti a due pistoncini paralleli da 28 mm.



è abituato a guidare mezzi ben più potenti ma che, chissà perché, forse sarà la suggestione, su uno scooter sembrano parecchio magnificate. Il parabrezza dell'SRV non è certo enorme, però devia più che discretamente l'aria dal busto anche ad andature autostradali, e oltretutto è sagomato in modo da non far ciondolare la testa (perlomeno nel mio caso), il che è già di grande aiuto per il collo. Tuttavia credo che molti acquirenti non esiteranno ad acquistare il plexiglas touring opzionale. Sul maxi Aprilia automatico non si avvertono vibrazioni importanti, si percepisce il motore frullare piacevolmente, magari in decelerazione, ma siamo sempre ben lungi dal diventare noioso. Lungo e col baricentro più alto rispetto agli altri concorrenti (tutti com'è noto dotati di bicilindrici paralleli orizzontali), l'SRV, come del resto lo stesso GP800, non è certamente il maxiscoter più maneggevole del mondo, ed è abbastanza autoraddrizzante al solo pizzicare il doppio disco anteriore, probabilmente anche per via della poco usuale forcella a perno trainato. Una volta raggiunta la parte collinare e tutta curve del nostro test, si è ovviamente iniziato a guidarlo sempre più speditamente, e a rinfrescarci la memoria rispetto al parente Gilera provato qualche anno fa (ma oggi anch'esso aggiornato, come già detto), che accusava sospensioni - perlomeno davanti - meno a punto, e una netta tendenza dell'avantreno a chiudere lo sterzo nella manovra a bassa andatura. Qui la situazione mi è parsa migliorata.

Le sospensioni dell'Aprilione sono effettivamente più toniche e precise, anche sullo sconnesso, e di conseguenza danno più confidenza anche ad andature sostenute, con la ciclistica che rimane sufficientemente solida. Si può piegare abbastanza prima di strisciare col cavalletto, e una volta assimilata la guida piuttosto fisica del mezzo, in particolare nelle esse veloci, gustarsi la gioiosa spinta del motore diventa ancora più piacevole. Non male anche i freni: anche se la prima parte di corsa delle leve (regolabili) è inerte, quando le due pinze Brembo iniziano a mordere la loro azione è potente e progressiva; solo che il posteriore arriva fin troppo presto a guastare la festa con la sua esuberanza, e quando si esagera - tipo frenata da panico, per intenderci - fa saltellare noiosamente la ruota, in particolare in discesa, quando il trasferimento di carico sull'anteriore è massimo. Il che, oltre certe andature, può disturbare la guida di chi è abituato a far correre il mezzo tenendo sempre sottomano la leva di sinistra, per correggere eventuali errori di traiettoria. Al termine del nostro giro in Maremma, che alla fine è durato circa 180 chilometri, come di consueto mi sono chiesto se avrei voluto usare l'SRV ancora un po'. E mi sono risposto immediatamente di sì. Certo, non è "Mister Perfettini" come il best seller Tmax, però ha un carattere che mi piace, e mi ci sono divertito molto. Anzi, in una così bella giornata con ci sarei tornato volentieri a Milano, magari lungo la vecchia Cisa... **M**

**A me piace**  
Io se posso lo compro perchè è anche tremendamente bello, mi sarebbe piaciuta di più la colorazione con il cupolino rosso come nelle prime foto fatte circolare almeno la somiglianza con la RSV 1000 sarebbe stata totale.  
**Dario.Cremona** - 22/03/2012

» Leggi e partecipa ai commenti »



**SCHEDA TECNICA**  
Tempi: 4  
Cilindri: 2  
Cilindrata: 839,3 cc  
Avviamento: E  
Potenza: 76 cv (55,9 kW) / 7750 giri  
Coppia: 7,8 kgm / 6000 giri  
Marce: AV  
Normativa antinquinamento: Euro 3  
Segmento: Scooter Ruote basse

APRILIA  
SRV 850  
€ 9.630



## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)



### Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

### Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

### Capo Redattore

Andrea Perfetti

### Redazione

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

### Grafica

Thomas Bressani

### Collaboratori

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

### COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

### Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.