

La nuova MV Agusta F4 RC

Pubblicato: Giovedì 20 Ottobre 2016



Frutto di un'evoluzione meticolosa e continua, che si concretizza nell'affinamento di ogni dettaglio, **la nuova MV Agusta F4 RC** porta su strada e in pista **la suggestione delle competizioni del campionato WSBK**. E le stesse caratteristiche tecniche della F4 Reparto Corse del pilota inglese Leon Camier. E come quella F4, la RC riesce a essere allo stesso tempo affascinante ed efficace, la più completa tra le supersportive. Elegante ed essenziale, la F4 RC è riconoscibile per la grafica su base bianca e rossa, la stessa della versione ufficiale, compresi i loghi degli sponsor. Il "37" sulle tabelle porta numero ricorda i titoli mondiali costruttori conquistati da MV Agusta.

Ciascuno dei 250 esemplari che costituiscono la produzione totale della nuova F4 RC, vero e proprio oggetto da collezione, è consegnato insieme a un prezioso kit. La cassa in legno dall'aspetto quanto mai classico contiene componenti di altissima qualità, progettati e costruiti per l'impiego racing della F4 RC. Nel dettaglio: il singolo silenziatore di scarico SC-Project in titanio costituisce uno dei principali complementi della centralina racing, che fa parte anch'essa della dotazione. Il codino monoposto alleggerisce la moto e ne sottolinea sul piano estetico la vocazione racing. Il tappo benzina in ergal e i componenti da montare negli alloggiamenti degli specchi retrovisori, opportunamente rimossi per l'uso in pista, hanno valenza funzionale ma contribuiscono a impreziosire una moto che ha ridefinito l'idea stessa di supersportiva. Ancora: le paratie sotto codino, realizzate in fibra di carbonio, proteggono la carenatura dal calore, e lo fanno con il minimo aggravio di peso possibile. Il telo coprimoto e il certificato di origine contribuiscono a rendere ancora più esclusiva la F4 RC. Le prestazioni di questa moto sono anche nei numeri: 151 kW, pari a 205 CV di potenza massima in configurazione stradale. Un dato che fa della RC la Superbike Replica più potente tra quelle in produzione di serie.

Ma non basta: con 212 CV (158 kW) all'albero a 13600 giri, la F4 RC in configurazione pista segna la massima evoluzione nel percorso di sviluppo dello straordinario 4 cilindri in linea MV Agusta denominato Corsa Corta (79x50,9 mm), unico anche per scelte tecniche come la catena di distribuzione centrale e le valvole radiali. La soluzione telaistica scelta fin dall'origine per la F4 ha segnato un'epoca, grazie alla sintesi tra i vantaggi tecnici offerti da differenti metodi di costruzione e assemblaggio: il telaio in tubi di acciaio CrMo saldati TIG è senza dubbio essenziale e per certi aspetti persino classico, forte però di prestazioni meccaniche al vertice. Le piastre in lega di alluminio chiudono posteriormente la struttura e fanno da fulcro al monobraccio, con la possibilità di variarne l'altezza e così personalizzare al massimo l'esperienza di guida. Sospensioni racing completano un pacchetto di assoluta eccellenza: la forcella Öhlins USD tipo NIX 30 con trattamento superficiale TiN dispone della regolazione idraulica separata in compressione (stelo sinistro) e in estensione (stelo destro); è possibile regolare il precarico della molla.

L'ammortizzatore Öhlins TTX 36 con serbatoio piggyback mette a disposizione gli stessi parametri di intervento della forcella ed è regolabile tramite comodi registri meccanici ad azionamento manuale. Della dotazione fa parte un prezioso ammortizzatore di sterzo con regolazione manuale. L'impianto frenante è all'altezza delle prestazioni, essendo composto da una coppia di dischi anteriori di 320 mm di diametro con fascia frenante in acciaio, flangia in alluminio e pompa radiale, nonché da pinze radiali monoblocco Brembo GP a 4 pistoncini (30 mm di diametro). Il disco posteriore in acciaio è di 210 mm di diametro con pinza a 4 pistoncini. L'ABS Bosch 9 Plus Race Mode dispone del sistema RLM (Rear

Wheel Lift-Up Mitigation) per evitare il sollevamento della ruota posteriore in fase di staccata. La gestione elettronica si ispira a criteri di efficacia e, ancora una volta, di essenzialità: l'obiettivo, infatti, è garantire al pilota il miglior controllo della moto, senza però rinunciare alle sensazioni che solo il talento e l'esperienza di chi guida è in grado di trasformare in decimi risparmiati nel tempo sul giro. La tecnologia MVICS 2.0 (Motor & Vehicle Integrated Control System) permette di intervenire su molti parametri, tra cui sensibilità del comando gas, coppia massima, freno motore, risposta del motore e limitatore di giri. La piattaforma inerziale con sensore d'assetto si avvale di tre giroscopi e altrettanti accelerometri per determinare il preciso funzionamento del controllo di trazione su 8 livelli, disinseribile. Il cambio elettronico EAS 2.0 (Electronically Assisted Shift) fa parte della dotazione di serie.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it