

Lupfig, 31 janvier 2012

Communiqué de presse

Piaggio présente une nouveauté mondiale à Swiss-Moto 2012

Avec le Beverly SportTouring 350 i.e. ABS/ASR Piaggio a réussi un coup formidable pour la Swiss-Moto de cette année: Le nouveau scooter Piaggio est le premier à être équipé avec ABS et dispositif antipatinage ASR. Question sécurité, il ne laisse aucun souhait insatisfait.

L'élégant scooter à grandes roues de Piaggio offre une tenue de route extraordinaire, surtout sur route mouillée et/ou accidentée, et de ce fait, il est fort apprécié par les scootéristes. Grâce à ABS et ASR, **Piaggio Beverly SportTouring 350 i.e. ABS/ASR** offre un maximum de sécurité. En ce qui concerne les prestations et émissions, le moteur du nouveau scooter sportif est extraordinaire. Aussi puissant qu'un scooter 400cc, ses émissions et frais d'entretien sont toutefois comparables à un de 300cc.

Aprilia, la marque sportive et de compétition de la maison Piaggio, présente elle aussi d'intéressantes nouveautés à l'exposition zurichoise du deux-roues. Entre autres, le maxi scooter **Aprilia SRV 850**, le scooter le plus puissant et rapide de tous les temps. Le SRV 850 ne s'inspire pas d'autres scooter point de vue performances et équipement, mais plutôt d'une Superbike d'Aprilia, car il profite des connaissances et expériences que les ingénieurs d'Aprilia ont acquises dans la compétition.

Voici toutes les nouveautés qui vous attendent sur le stand d'OFRAG à la Swiss-Moto:

- Nouveau Piaggio Fly 125
- Piaggio Beverly 350 ABS/ASR
- Piaggio X10 350/500
- Vespa LXS 125 Sport (noir mat)
- Vespa GTS Super Sport 300 (orange)
- Gilera Runner White Soul
- Aprilia SR Motard 125
- Aprilia SR Max 300
- Aprilia SRV 850
- Aprilia RS4 125

La gamme entière des scooters et motos de la maison Piaggio vous sera présentée par OFRAG Vertriebsgesellschaft à l'exposition Swiss-Moto **du 16 au 19 février 2012 au stand A01 d'OFRAG, Hall 3 du Salon à Zurich!**

. / .



PIAGGIO

Vespa



GILERA

aprilia

O F R A G

Vertriebsgesellschaft

Images, communiqués de presse et prix

Les communiqués de presse et données techniques des véhicules peuvent être téléchargés sous www.ofrag.ch. (Mot de passe à télécharger : press).

Le matériel photographique haute résolution se trouve sur le site Web du groupe Piaggio: www.press.piaggiogroup.com (username: press/password: 2012). Les prix de ventes seront disponibles dès le 16 février 2012 sur nos sites www.piaggio.ch, www.vespa.ch, www.gilera.ch et www.aprilia.ch.

Nous nous réjouissons de votre visite!

OFRAG Vertriebsgesellschaft
Ruth Weber Suter, Relations publiques
Marco Borghesi, Resp. Vente + Marketing
Hübelacherstrasse 1 / C.P.
CH – 5242 Lupfig
Tel. 056 202 00 00
Fax 056 202 00 01
info@ofrag.ch
www.ofrag.ch



PIAGGIO

Vespa



GILERA

aprilia

APRILIA SRV 850

Aprilia SRV 850 redéfinit les limites extrêmes du monde scooter. Puissance, équipement, sportivité, design: tout sur le SRV 850 renvoie aux prestations techniques et esthétiques des motos superbike Aprilia.

Le style est un rappel exhibé au monde des superbike Aprilia. Le passionné ne se fatiguera pas à reconnaître dans l'esthétique du nouveau SRV 850 des atouts stylistiques qui, ensemble aux prestations, ont contribué à affirmer les motos Aprilia comme le point de référence mondial dans la sportivité.

Aprilia SRV 850 naît sur la base de GP 800, le maxi scooter à deux cylindres lancé par le Groupe Piaggio en 2007 et qui s'est affirmé comme le scooter le plus puissant au monde. Les techniciens Aprilia ont développé ce projet révolutionnaire en transférant sur le nouveau SRV 850 le savoir qui dérive de décennies de victoires sur les pistes du monde entier et qu'Aprilia a toujours transféré à ses motos plus sportives comme Aprilia RSV4, la moto championne du monde SBK 2010, et la musculeuse Dorsoduro 1200.

Les évolutions des prestations du moteur, revu dans son poids, dans son équipement de conduite et dans l'esthétique, SRV 850 porte dans le monde scooter la philosophie des prestations sans compromis qui est dans le code génétique d'Aprilia.

PAS SEULEMENT DE LA PUISSANCE: UN MOTEUR UNIQUE

Le propulseur d'Aprilia SRV 850 est le premier à deux cylindres en V de 90° pour scooter et rend le maxi vénitien le scooter le plus rapide et puissant jamais produit au monde.

Refroidi à liquide, doté d'injection électronique, avec distribution à quatre soupapes par cylindre et double allumage, le moteur a une cylindrée de 839,3 cc. Grâce à une nouvelle optimisation du système de contrôle du moteur, il atteint désormais une puissance maximale de 55,9 kW (76,0 CV) à 7'750 tours/minute et un couple max. de 76,5 Nm (7,8 kgm) à 6'000 tours/minute, des dates qui placent le nouveau SRV 850 au sommet de la catégorie. Deux nouvelles sondes à oxygène (lambda) consentent à l'unité CDI de contrôle du moteur d'optimiser la gestion du titre du mélange sur chacun des deux cylindres tout à l'avantage de la combustion en obtenant une régularité du fonctionnement au minimum et une progressivité et élasticité du couple à moyens régimes de référence pour ce type de moteur. Le nouveau système garantit une efficacité maximale en termes de consommation et de contrôle des émissions tant à anticiper les futures (et sévères) valeurs d'homologation Euro 4.

Mais ce n'est pas exclusivement à la puissance que les auteurs du projet ont pensé en dessinant cet extraordinaire propulseur: l'arbre de commande et le groupe de transmission ont été projetés avec un mouvement de rotation opposé à celui des roues pour avoir ainsi une nette réduction des inerties tournantes et de l'effet gyroscopique: on augmente ainsi la maniabilité et la rapidité d'entrée en virage d'Aprilia SRV 850.

Sur Aprilia SRV 850, la fourche en aluminium est fixée de manière tout à fait solidaire au châssis et garantit une excellente stabilité à grande vitesse. Le montage élastique du moteur permet de contenir des vibrations transmises au pilote tout à l'avantage du confort. La transmission finale est confiée à une puissante chaîne Regina, de type plus sophistiqué, scellée par un anneau en forme de Z.

Le pot d'échappement, totalement dégagé du châssis pour la contenance des vibrations, est un 2-en-1 de la boîte d'extrémité pugnace avec plaques de protection contre la chaleur.

LE STYLE DES MAXIS D'APRILIA

SRV 850 porte le style des maxi motos Aprilia dans le monde des scooters. S'il est vrai que les yeux sont le miroir de l'âme, le tablier de SRV 850 ne laisse place à aucune équivoque sur la nature du premier scooter à deux cylindres Aprilia: le style qui a rendu célèbre RSV4, la moto Championne du monde SBK 2010, est ici reproposé intégralement. Le triple phare avant, les prises d'air dynamiques sous le groupe optique, le pare-brise racing dessiné en soufflerie sont des éléments qui favorisent SRV 850 à la moto qui a révolutionné le monde des super sportives. Les couleurs de la livrée reprennent la gamme couleur de la "sœur" RSV4, inclus l'autotypie à deux couleurs Noir-Rouge qui caractérise la version Factory de la Superbike vénitienne, celle portée en compétition dans le mondial de Max Biaggi.

Le garde-boue avant et les rétroviseurs qui intègrent les indicateurs de direction sont eux aussi fidèles au style racing d'Aprilia, comme le dessin du guidon : Les petits bras sont réalisés en aluminium et les deux poignées en soulignent la sportivité. La nouvelle instrumentation, en style parfait Aprilia Racing, est au niveau des meilleures motos super sportives. Aux deux grands instruments analogiques (tachymètre et compte-tours) s'associe un grand display LCD central, un vrai ordinateur de bord aux multiples fonctions (entre autre: double compteur-km partiel, compteur-km complet, service led, température radiateur) sélectionnables par une touche "mode" située sur le guidon.

La vaste selle, réalisée en tissu Hi-Tech, ne renonce pas à un nouveau design sportif, mais offre un grand confort au pilote et au passager. L'arrière filant et élancé de SRV 850 s'arrête avec un spectaculaire groupe optique avec technologie LED que le nouveau scooter maxi à deux cylindres de la Maison Aprilia partage avec Dorsoduro 1200, une autre moto "exagérée", porte-drapeau de la sportivité musculaire des maxi motos Aprilia: une famille de moyens de laquelle SRV 850 en fait totalement partie, en portant dans le monde des scooters des caractéristiques uniques de sportivité sans compromis, même dans le style.

CHASSIS

Les grandes prestations du bicylindre Aprilia ont imposé aux auteurs du projet la réalisation d'un châssis extrêmement rigide. Le châssis à double berceau d'Aprilia SRV 850 est réalisé en treillis en tubes d'acier avec plaques de renfort et de raidissement.

Aussi bien les calculs de simulation que les tests sur route ont fait enregistrer un coefficient de stabilité, à plein gaz, typique des motos et pratiquement double par rapport à celui relevé sur les scooters traditionnels. La rigidité élevée se traduit en une extraordinaire sensation de contrôle dans la conduite, à laquelle contribue aussi l'allègement de 5 kg réalisé sur RSV 850. Le nouveau maxi scooter sportif d'Aprilia atteint des inclinaisons jusqu'à des angles de 45° comme une moto sportive, en tenant toujours un comportement neutre et une tenue de route extraordinaire.

Même en analysant le secteur des suspensions, il est facile de constater combien de savoir a été investi dans le milieu du motocyclisme d'Aprilia et transvasé dans le nouveau SRV 850. A l'arrière travaille un bras oscillant réalisée en fonte d'aluminium et fixée directement aux plaques du châssis sur lequel est ancré, avec système de levier, une mono hydraulique montée latéralement en position horizontale, réglable dans la précharge ressort en bien sept positions.

Par rapport au GP 800, la fourche – réalisée en aluminium à grandes tiges de 41 mm – adopte un tarage plus soutenu pour un optimal contrôle dynamique du véhicule en améliorant la stabilité lors des freinages et dans les inclinaisons.

Les jantes des roues de 16" à l'avant et de 15" à l'arrière, à cinq rayons creux sont réalisées en aluminium pour réduire au minimum les masses non suspendues et garantir une grande précision de conduite. Toutes les prestations complémentaires contribuent de monter à choix et de série des pneus radiaux de 120/70 à l'avant et 160/60 à l'arrière.

Le dispositif de freinage adopte à l'avant des pinces de frein à double piston Brembo Série Oro et deux disques flottants en acier de 300 mm. A l'arrière une pince flottante à deux pistons opposés agit sur un disque en acier de 280 mm. Les tuyauteries revêtues en tresse métallique et leviers réglables en 4 positions, sont d'autres témoignages du soin porté à la réalisation du dispositif de freinage. A compléter la dotation d'Aprilia SRV 850 est le frein de stationnement commandé par levier commode positionné dans la partie droite du contre-tablier.

Couleurs, Prix et informations ultérieures

Le SRV 850 est disponible dans les couleurs racing white et competition black.

Des informations ultérieures ainsi que le prix de vente seront disponibles sur notre site www.aprilia.ch à partir du 16 février 2012. Les illustrations à haute résolution et les communiqués de presse se trouveront à partir du même jour sous www.ofrag.ch. (Nouveautés et presse, password à télécharger : press).

Pour tous renseignements supplémentaires, veuillez contacter:

Ruth Weber Suter, OFRAG Vertriebsgesellschaft, Hübelacherstrasse 1, 5242 Lupfig, Tel.: 0(56) 202 00 00, Fax: 0(56) 202 00 01, r.weber@ofrag.ch ou www.aprilia.ch

APRILIA SRV 850 - FICHE TECHNIQUE

Moteur	Bicylindre à 4 temps en V de 90°
Cylindrée	839,3 cc
Alésage/Course	88 mm / 69 mm
Puissance	76 CV à 7'750 rpm
Couple	76,4 Nm à 6'000 rpm
Distribution	Monoarbre à cames en tête (SOHC) à soupapes par cylindre
Alimentation	Injection électronique à un corps Ø 38 mm
Refroidissement	A liquide avec thermostat à 3 voies
Lubrification	A carter umide et double pompe à lobes trochoïdaux
Boîte de vitesse	Variateur automatique CVT avec asservissement de couple
Embrayage	Automatique centrifuge à sec avec tapons amortisseurs
Châssis	A double berceau en tubes d'acier à haute résistance
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique diamètre 41 mm à tiges droites et goujon arriéré (course verticale roue 122 mm)
Suspension arrière	Fourche en aluminium et monoamortisseur latéral avec précharge ressort réglable sur sept positions
Frein avant	Double disque en acier inox Ø 300 mm mi-flottant, avec double pince flottante Brembo à double piston Ø 28 mm.
Frein arrière	Disque en acier inox Ø 280 mm et pince à double piston Ø 25,4 mm
Système gestion freinage	Dispositif à deux canaux séparé
Jante roue avant	Alliage aluminium 16" x 3,50
Jante roue arrière	Alliage aluminium 15" x 4,50
Pneu avant	Tubeless 120/70-R16" - 57H
Pneu arrière	Tubeless 160/60-R15" - 67H
Longueur/Largeur	2'237 mm / 790 mm
Empattement	1'593 mm
Hauteur selle	780 mm
Capacité réservoir benzine	18,5 litres
Poids à vide	249 kg
Homologation	EURO 3

Piaggio Beverly SportTouring 350 i.e. ABS/ASR

La gamme du best-seller à grandes roues de Piaggio s'enrichit d'un nouveau modèle au caractère sportif : Beverly SportTouring. Le nouveau propulseur 350 – compact comme un 300 cc mais avec des prestations d'un 400 – pneu arrière de 150/70 et nouveau look, riche de détails satinés, des atouts qui rehaussent la classe et l'élégance de Beverly.

Le nouveau Beverly SportTouring est le premier scooter au monde à être équipé avec ABS/ASR, pour exploiter au maximum ses prestations et toujours en pleine sécurité.

Le best-seller à grande roue Piaggio, qui avec plus de 300.000 véhicules de vendus est depuis dix ans parmi les protagonistes sportifs et avec des dotations inimitables de *urban commuter*, en mélangeant en un seul et unique modèle prestations, confort et plaisir de conduire.

Le Beverly SportTouring nait, une version d'une esthétique recherchée, agressive et élégante en même temps, sur laquelle se concentrent toute l'expérience de l'état de l'art de la technologie scooter du Groupe Piaggio en termes de sécurité, performance et fiabilité.

Beverly SportTouring est le premier modèle de la maison Piaggio équipé du tout nouveau moteur 350, mais avec un encombrement, niveaux d'émissions et coûts de gestion comparables à ceux d'un 300 cc.

Le nouveau SportTouring est doté d'un système de freinage combiné ou en alternative, premier scooter au monde avec système ABS intégré avec le contrôle de traction ASR, pour un maximum de sécurité même dans des conditions d'urgence ou de mauvaise adhérence.

Face aux performances les plus élevées, le nouveau SportTouring est équipé d'un pneu arrière plus grand de 150/70, pour garantir le maximum point de vue stabilité et tenue de route.

Le nouveau moteur: encombrement minime, prestations optimales

Sur le Beverly SportTouring arrive le tout nouveau monocylindre 350 à 4 temps, 4 soupapes, injection électronique et refroidi à liquide, état de l'art de la technologie du Groupe Piaggio dans les moteurs pour scooters.

Le nouveau groupe thermique a été spécifiquement étudié pour optimiser au maximum la dynamique fluide en adoptant des solutions qui consentent d'augmenter les prestations tout en réduisant en même temps les consommations.

Le nouveau design contribue aussi à une réduction sensible des émissions. Les valeurs de la course et de l'alésage (69 mm x 78 mm) ont été choisies pour garantir un meilleur rendement, régimes intermédiaires, charges partiales et plus grande élasticité de fonctionnement.

Le nouveau moteur 350 a été étudié avec un système de lubrification à carter sec avec soupape à lamelles qui consent de réduire aussi bien les pertes de puissance par battements, que le volume du carter inférieur et les encombrements du moteur.

Une attention toute particulière pour la réduction des frottements internes (*frictions*) a été apportée dans le projet du nouveau moteur: les balanciers de distribution sont désormais avec rouleau, soit plus silencieux, ainsi qu'une mécanique efficace.

Autres nouveautés aussi sur l'avant de la transmission, caractérisée par un nouvel embrayage automatique multidisque en bain d'huile, qui assure un meilleur rendement et plus constant avec le temps, même dans des conditions de stress thermique élevé. Un système de lubrification automatique spécifique garantit un refroidissement constant dans quelque utilisation.

Ces solutions technique, avec un nouveau CVT (*Continuously Variable Transmission*) développé ad hoc pour ce propulseur, ont permis une économie de poids d'env. 10 kg par rapport à un 400.

Les prestations comparables à celles d'un 400, – avec une puissance max. de 24,5 kW (33,3 CV) à 8,250 tours/minute et une couple max. de 32,2 Nm (3,3 kgm) à 6.250 tours/minute – portent le nouveau Beverly SportTouring au sommet de la catégorie.

Encombrement minime et prestations optimales pour une économie plus élevée: grâce au nouveau moteur, sur Beverly SportTouring les coûts de gestion sont maintenus sur les niveaux des scooters 300, alors qu'ils réduisent les frais de manutention. Les interventions sont en fait programmées à intervalles de 20.000 km, avec seulement le change d'huile à 10.000 km intermédiaires.

Excellent élément aussi relatif aux consommations: grâce au nouveau moteur, Beverly SportTouring dépasse les 30 km/l de parcours moyen*, pour une autonomie globale supérieure à 330 km. * Cycle WMTC 3.1

Châssis: efficacité de moto, confort de scooter.

Les brillantes prestations du moteur sont exaltées par un châssis original et extrêmement efficace, point d'excellence de tous les modèles Beverly depuis le début déjà. Sur le nouveau Beverly SportTouring aussi, donc, la dotation technique et garantie d'agilité, efficacité et plaisir de conduire aux plus hauts niveaux.

Le châssis à double berceau en tube d'acier à haute résistance et avec renforts en tôle estampée, adopte à l'avant une fourche traditionnelle avec

tiges de 35 mm de diamètre, alors qu'à l'arrière travaille un couple d'amortisseurs à double effet et ressort hélicoïdal avec précharge réglable sur quatre positions, qui garantissent une absorption optimale des imperfections du manteau routier et assurent en même temps un confort max. et une tenue de route neutre et précise de l'engin. Bien qu'en maintenant une grande agilité et une maniabilité de *urban commuter*, le nouveau Beverly SportTouring garantit une tenue de route optimale, grâce aussi aux grandes roues avec jantes en alliage léger à 5 rayons doubles (16" x 3,00" à l'avant et 14" x 3,50" à l'arrière) et les pneus de grandes dimensions (respectivement 110/70 et 150/70).

Freinage combiné, ABS et ASR: puissant et sûr en toute circonstance.

Au point de vue sécurité active, le nouveau Beverly SportTouring ne craint pas les comparaisons, car grâce au puissant dispositif de freinage, il est au top de la catégorie. A l'avant un grand disque oscillant de 300 mm, sur lequel travaille une pince oscillante à 3 pistons, alors qu'à l'arrière il est équipé d'un disque de 240 mm. Les deux disques travaillent en synergie grâce au système de freinage combiné (seulement pour la version sans ABS): en agissant sur le levier droit, on active les deux pistons latéraux de la pince avant, alors que le gauche actionne aussi bien le troisième piston avant que le frein arrière. Une soupape de répartition travaille en série avec le levier gauche et calibre la pression du frein avant en fonction de celle arrière, afin d'éviter l'allègement de la roue arrière et maintenir l'axe du véhicule neutre.

Le nouveau Beverly SportTouring est le premier scooter sur le marché à pouvoir être équipé de la combinaison ABS/ASR, pour une gestion optimale du véhicule, même dans des situations fort délicates comme dans le cas de pertes d'adhérence subites en accélération ou freinages d'urgence. Les deux roues sont équipées d'une roue phonique et d'un capteur pour reconnaître instantanément la vitesse de rotation. Les capteurs sont connectés à une centrale hydraulique à deux canaux, qui par une servo soupape règle la pression du dispositif de freinage qui active ainsi le système ABS dans le moment même où la roue a tendance à se bloquer. Le résultat final est une adhérence totale et constante des pneus avec une diminution conséquente des espaces d'arrêt.

Style: agressif et élégant, signé *Made in Italy*.

L'âme *touring* du nouveau Beverly émerge des nombreux détails étudiés pour offrir une conduite à l'enseigne d'un confort maximal, à partir de la selle avec position assise sur deux niveaux séparés pour le pilote et le passager – depuis toujours un élément distinctif de ce modèle – qui sur le SportTouring est disponible dans les couleurs noir et rouge (assorties aux revêtements internes) et enrichie des coutures en relief exclusives, rappel esthétique idéal des intérieurs des plus belles voitures sportives.

Couleurs, prix et autres informations

Le nouveau Beverly SportTouring 350 ABS/ASR est disponible dans les couleurs blanc, argent et noir.

D'autres informations ainsi que le prix de vente seront disponibles sur www.piaggio.ch à partir du 16 février 2012. Les illustrations à haute résolution et communiqués de presse se trouvent sous www.ofrag.ch à partir du même jour. (Nouveautés et presse, password à télécharger : press).

Pour tous renseignements supplémentaires, veuillez contacter:

Ruth Weber Suter, OFRAG Vertriebsgesellschaft, Hübelacherstrasse 1, 5242 Lupfig.

Tel.: 056 202 00 00, Fax: 056 202 00 01, r.weber@ofrag.ch oder www.piaggio.ch

Janvier 2012 / SI

PIAGGIO Beverly SportTouring 350 i.e. ABS/ASR - Dates techniques**CH 6PA5 87**

Moteur	Monocylindre, Piaggio 4T / 4V OHC
Cylindrée	330 cc
Alésage/Course	78 mm / 69 mm
Puissance	24,5 kW à 8'250 t/min.
Couple	32,3 Nm à 6'250 t/min.
Distribution	Mono arbre à cames en tête (SOHC) à 4 soupapes et balanciers montés sur cage
Alimentation	Injection électronique IAW M3G; sonde lambda
Refroidissement	A liquide; thermostat à 3 voie
Lubrification	A carter sec; réservoir d'huile intégré dans le moteur
Boîte de vitesses	Variateur automatique CVT avec asservisseur de couple
Embrayage	Centrifuge multi disque en bain d'huile
Châssis	Double berceau en tubes d'acier à haute résistance
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique Ø35 mm – course 90
Suspension arrière	Double amortisseur hydraulique à double effet avec précharge réglable sur 4 positions – course 81 mm
Frein avant	Disque Ø 300 mm avec pince oscillante à 3 pistons
Frein arrière	Disque Ø 240 mm avec pince oscillante à deux pistons
Systèmes gestion freinage	ABS et ASR
Jante avant	En alliage d'aluminium 16" x 3,00
Jante arrière	En alliage d'aluminium 14" x 4,00
Pneu avant	Tubeless 110/70 - 16"
Pneu arrière	Tubeless 150/70 - 14"
Longueur/Largeur	2'215 mm / 760 mm
Empattement	1'560 mm
Hauteur selle	795 mm
Capacité réservoir	13 litres
Poids à vide	191 kg
Vitesse max.	138 km/h
Homologation	Euro 3