

APRILIA RSV4 FACTORY

De un proyecto revolucionario, de una historia sin igual de victorias en pista, nace RSV4. Una superdeportiva con una tecnología racing absolutamente exclusiva, desarrollada alrededor del motor de 4 cilindros en V estrecha, fruto del saber técnico que ha permitido a Aprilia triunfar en los circuitos de todo el mundo.

Aprilia RSV4 llega a la pista y a las carreteras con un solo objetivo: ganar.

33 campeonatos mundiales, 254 victorias en el Moto Mundial, 8 victorias en Superbike: en los últimos veinte años Aprilia se ha vuelto un mito del motociclismo moderno. Las motos de Noale se han impuesto en los circuitos de todo el mundo gracias a la genialidad de proyecto, al coraje y a las extraordinarias capacidades de los técnicos que han encontrado soluciones innovadoras, experimentando, innovando y a veces revolucionando esquemas técnicos que parecían inmutables. Aprilia RSV4 FACTORY, la moto que en la temporada 2009 lleva de nuevo la marca véneta al mundial Superbike, es hija de este inmenso bagaje técnico. Es una moto tecnológicamente muy avanzada, pensada para las competiciones y por esto proyectada y desarrollada por Aprilia junto con el equipo de carreras de Noale, el más grande y a la vanguardia de Europa y uno de los primeros del mundo.

Aprilia RSV4 FACTORY es una máquina de carreras que, como en la tradición de Aprilia, sigue pautas de proyecto y de realización absolutamente innovadoras. El motor en V estrecha, el empleo de una electrónica muy innovadora, la ligereza y la compactibilidad extrema, son sólo algunas de las características que la hacen única en el mundo. El enfoque del proyecto y de la construcción de la Aprilia RSV4 FACTORY fue el propio de la sección de carreras Aprilia. Por esto RSV4 FACTORY es la más "total" Superbike racing replica, lista para quien quiere enfrentarse también en pista con una moto de referencia.

El de RSV4 FACTORY es el motor más innovador y potente construido por Aprilia: un hipercompacto de cuatro cilindros, en V de 65° y 999,6 cc, que ofrece una potencia a los máximos niveles (180 CV) en el cual la ingeniería motorística más refinada se aúna con los materiales más preciados y las soluciones más avanzadas para la gestión electrónica. El motor Aprilia utiliza efectivamente una tecnología Ride by Wire multimapo, solución que abre nuevas fronteras en la gestión del motor, con posibilidad de desarrollos prácticamente infinitos en el control de la erogación.

Al Ride by Wire trimapeo se añaden un sofisticado sistema de inyección electrónica con doble inyector y trompetas de altura variable.

Aprilia RSV4 FACTORY es una superdeportiva absoluta, la más completa actualmente a disposición de los aficionados y su parte ciclo lo confirma: proyectada para la pista, nace con las posibilidades de regulación que distinguen a las motos de competición. El chasis de geometría regulable ofrece la posibilidad de modificar parámetros como la posición y la inclinación del manubrio de dirección, la altura del perno de basculante y hasta aquél del propulsor. También la tecnología de construcción es la de las carreras: chasis y basculante de la RSV4 FACTORY están realizados en aluminio con elementos fundidos con sección variable, acoplados con partes en chapa estampada.

Los componentes constituyen el estado del arte de la técnica motociclística: horquilla, amortiguador trasero y amortiguador de dirección Öhlins Racing, pinzas Brembo monoblock, llantas de aluminio forjado.

Aprilia RSV4 FACTORY representa la nueva referencia para el segmento de las superbike homologadas. Presentamos brevemente a continuación las características peculiares del proyecto:

- Diseño compacto e innovador
 - Nuevo - y único - motor de cuatro cilindros en V de 65°
 - Chasis perimétrico en aleación de aluminio multiregulable
 - Posibilidad de regulación del motor en el chasis
 - Basculante asimétrico en aluminio
 - Horquilla y monoamortiguador trasero Öhlins Racing full adjustable.
-
- **EL DISEÑO:** buscando una compactibilidad única

Realizar la superdeportiva más compacta, innovadora y bonita del mercado. El reto afrontado por el centro de estilo de Aprilia fue al mismo tiempo difícil y atractivo. Así nació la RSV4 Factory, una moto que no sólo marca nuevas referencias en cuanto a prestaciones y conducción, sino que también crea nuevas perspectivas en el diseño de las motos ultradeportivas. Unos pocos y simples elementos estéticos, muy caracterizadores, no cubren nunca sino que destacan las peculiaridades técnicas de Aprilia RSV4 Factory, chasis y motor emergen con fuerza como elementos fundamentales del diseño de la moto.

Conforme a la tradición de Aprilia, el diseño de RSV4 Factory no es nunca mero diseño sino que está al servicio de la tecnología y de las prestaciones. Todos los detalles han sido estudiados para ser no "sólo" únicos y bellos sino también y sobre todo eficaces.

La búsqueda de la mejor alimentación dinámica para el V4, ha llevado a la realización de una parte frontal con un carácter fuerte, con tomas de aire particularmente amplias que, además de proporcionar una sobrepresión notable en el airbox (aprox. 35 mb @ 280 km/h), separan completamente los faros de la parte baja de la cúpula. Así ha nacido una línea absolutamente inédita, nunca vista antes en una moto deportiva, la mirada de RSV4 Factory es muy original, tecnológica y muy agresiva. El triple faro delantero es una cita que crea una relación con la primera maxideportiva Aprilia, aquella RSV que en 1998 estableció nuevas referencias entre las bicilíndricas deportivas.

Pequeña, baja y estrecha como nunca ha sido una 4 cilindros, RSV4 Factory hace de la extremada compactibilidad dimensional su punto fuerte, sin olvidar el estudio muy a fondo de la ergonomía (fundamental para tener un perfecto control de la conducción) que desde siempre distingue a las motos Aprilia, tanto las de carretera como las dominadoras del mundial.

Esmerados estudios aerodinámicos permitieron reducir al mínimo las superficies sin penalizar la eficiencia aerodinámica que alcanza los máximos niveles. El colín, espectacular y sumamente compacto, es uno de los elementos más característicos de la moto. El faro trasero de LED desaparece en el colín con la cual se funde magníficamente, ofreciendo una luminosidad excelente. También al verla por detrás la RSV4 Factory es absolutamente inconfundible.

- **EL MOTOR:** un exclusivo V4 de 65°

En una moto superdeportiva la búsqueda de las máximas prestaciones del propulsor debe estar acompañada de una perfecta colocación del motor en el chasis. La centralización de las masas, la longitud de la horquilla trasera y la excelente distribución de los pesos son ingredientes para obtener una moto competitiva a los máximos niveles y deben combinarse con la búsqueda de la máxima potencia y de una erogación perfecta.

Desde hace años los técnicos de Aprilia han encontrado en el motor en V estrecha la solución técnica ideal para obtener una parte ciclo de referencia, que exalte las prestaciones del motor. No es casualidad que la bicilíndrica RSV 1000, lanzada en 1998, siga siendo universalmente reconocida como la moto deportiva con la mejor parte ciclo en absoluto. También las pluriganadoras RSA 250 GP (5 títulos mundiales en las tres últimas temporadas) que salen de la sección carreras de Aprilia tienen un motor con cilindros en V. Aprilia ha podido explotar un know how inmenso, fruto de los conocimientos acumulados en años de predominio en el moto mundial así pues, en el momento de definir la nueva Superbike, después de haber evaluado todas las soluciones posibles, se ha elegido un motor en V estrecha. Un 4 cilindros en V de 65°, el único que pudiera asegurar un nivel absoluto de prestaciones, garantizando una parte ciclo a la altura de la excelencia que, en los últimos veinte años, ha distinguido a todas las motos Aprilia de racing.

Además de la exclusividad de una configuración que hace sí que el V4 a 65° sea único en el mundo, las ventajas técnicas del cuatro cilindros Aprilia se pueden resumir en:

- Perfecta introducción en el chasis con centralización óptima de las masas y minimización de la inercia para una manejabilidad de referencia.
- Absoluta esbeltez de la moto, la envergadura transversal es igual que la de un bicilíndrico, con enormes beneficios en cuanto a ergonomía y penetración aerodinámica.
- La compactibilidad del motor permite empujar al máximo la relación diámetro interior/carrera, utilizando grandes diámetros interiores y por consiguiente válvulas más grandes con grandes ventajas para la respiración del motor y el alcance de más altos regímenes de rotación (14.000 rpm efectivas).

El motor ha sido desarrollado enteramente dentro del departamento de Investigación y Desarrollo de Aprilia, con la intención de ofrecer prestaciones y conducción de récord, respetando los más severos estándares de fiabilidad y calidad.

El proyecto del V4 Aprilia ha explotado los programas de cálculo más potentes disponibles actualmente, lo cual ha permitido racionalizar al máximo el layout del motor. Abriendo ligeramente el ángulo de la V (con respecto a un motor V 60°) los proyectistas han tenido a disposición un espacio mayor para optimizar los conductos de aspiración y maximizar el rendimiento del motor. El motor de la RSV4 tiene una fluidodinámica de referencia como ningún otro motor en V estrecha.

La distribución utiliza un sistema absolutamente especial que permite tener unas culatas sumamente compactas (sólo 250 mm en la zona trasera), sobre todo en la zona de paso de las vigas del chasis, que de esta manera son extremadamente ahusadas. La cadena de distribución lateral efectivamente mueve sólo el árbol de levas de aspiración, con una vuelta de cadena óptima para la precisión de la puesta en fase y para la duración de la cadena misma.

Una pareja de engranajes, situada en el centro de la bancada de los cilindros, transmite el movimiento también al árbol de levas de escape. Esta solución ha permitido obtener una culata

extremadamente compacta en la zona de escape. El V4 hasta es más compacto que el bicilíndrico V60 Magnesium montado en la RSV 1000 R.

Un contraeje se encarga de amortiguar las vibraciones llevándolas a un nivel que es hasta inferior a las de un V 90°. El bloque motor es monobloque con camisas cilindro integradas, para obtener el máximo en cuanto a rigidez y constancia de rendimiento.

La electrónica del futuro

El motor de la Aprilia RSV4 Factory utiliza una tecnología full Ride by Wire: no hay ninguna conexión directa entre el acelerador y las mariposas, cuya apertura está controlada completamente por una centralita Marelli de última generación.

Cada bancada tiene un servomotor dedicado que actúa exclusivamente sobre los dos cuerpos de mariposa correspondientes. De esta manera la gestión de las dos bancadas, y por consiguiente la cantidad de combustible inyectado, se puede controlar de manera independiente. Es una solución ya consolidada por Aprilia, pero que nunca fue utilizada en un motor tan potente, que abre posibilidades casi infinitas de control de la erogación. Esta tecnología trae una ventaja inmediata para el piloto que, gracias al triple mapeo, controlable directamente desde el manillar, puede cambiar la modalidad de erogación del motor y por consiguiente el carácter de la moto, en cualquier momento.

La alimentación explota dos inyectores por cilindro, uno situado después de la mariposa y uno “de ducha” situado en el airbox que entra en función con cargas y revoluciones elevados. La excelencia tecnológica del V4 se completa con la gestión electrónica de las trompetas de altura variable. A los regímenes y cargas bajas el conducto largo fomenta el par motor y la erogación. Cuando se requiere la máxima prestación, la parte superior de la trompeta de aspiración sube acortando el conducto y dejando el motor libre de expresar toda su potencia. Una válvula parcializadora en el escape permite optimizar ulteriormente la erogación de potencia.

También la transmisión ha sido estudiada según los criterios más avanzados. Para destacar la índole racing del V4 el cambio es extraíble con embrague multidisco en baño de aceite, dotado de sistema mecánico anti juddering para un control óptimo del freno motor y de la estabilidad de la moto al apurar frenada.

Por último, para reducir al máximo el peso, el nuevo motor Aprilia utiliza ampliamente materiales ultraligeros, las tapas de válvulas y los cárteres externos están todos realizados en magnesio.

EL MOTOR V4 en síntesis

Cilindrada: 999,6 cm³

Arquitectura: V4 de 65°

Potencia: 180 CV (132,4 kW) a 12.500 rpm

Cárter: monobloque con camisas integradas en el bloque motor

Distribución: 4 válvulas por cilindro (Titanio y Nymonic) controladas directamente por árbol de levas accionado por un sistema mixto cadena/engranajes, cadena lateral, engranajes centrales

Alimentación: inyección electrónica Magneti Marelli con 2 inyectores por cilindro y sistema Ride by Wire integral independiente para cada bancada. Tres mapeos seleccionables en el manillar.

Gestión electrónica de las trompetas de aspiración de longitud variable

Contraeje antivibraciones

Régimen máximo: 14.100 rpm

Relación de compresión: 13:1

Cambio de velocidades: seis marchas con mando directo

Embrague: multidisco en baño de aceite con sistema mecánico anti juddering

Escape: colectores 4 en 2 en 1 con sonda lambda y mono silenciador con catalizador integrado y válvula parcializadora.

- LA PARTE CICLO: todos los conocimientos racing de Aprilia

Un motor único como el V4 Aprilia se podía acoplar solamente con una parte ciclo otro tanto extraordinaria, que reafirma la unicidad de esta moto. Años de competiciones y de victorias a altísimo nivel tienen una síntesis en una parte ciclo racing realizada por el departamento de investigación y desarrollo de Aprilia con soluciones constructivas y reglajes que sólo los prototipos de carrera pueden presentar.

RSV4 Factory pone a fruto toda la experiencia racing de Aprilia.

La centralización perfecta de las masas ha sido la pauta fija en la realización del chasis de la RSV4 Factory. Todo ha sido estudiado para conseguir el mejor resultado posible a partir de la colocación del depósito (fundamental para la conducción de la moto) con gran parte del combustible alojado debajo del asiento para optimizar el balance de la moto y anular las diferencias de conducción entre condiciones de depósito lleno y vacío.

No cabe duda: Aprilia RSV4 Factory es una auténtica moto lista para la pista y la distribución de los pesos, 52% delantero, 48 % trasero, lo confirma.

El Chasis

La estructura de la RSV4 utiliza, como es tradición del departamento de carreras Aprilia, elementos fundidos y estampados en aluminio, unidos mediante soldadura para formar un chasis mucho más rígido que aquél ya de referencia de la bicilíndrica RSV 1000. En particular se han optimizado la rigidez a la torsión y a la flexión para ofrecer feeling y control perfectos y poder gestionar potencias elevadas como aquellas de la versión Superbike.

No obstante las prestaciones mejores, el chasis de la RSV4 Factory llega a pesar casi como él de la RSV parando la balanza a tan solo 10,1 kg, una liviandad que sólo las estructuras de competición logran igualar. La tecnología constructiva especial permite también, tanto al chasis como a la horquilla trasera, hacer alarde del color natural y brillante del aluminio por lo que el aspecto de la RSV4 Factory es muy similar al de un prototipo de carreras.

Diseñado explotando los conocimientos acumulados en los GP, la horquilla trasera espectacular de la RSV4 Factory está realizada, como el chasis, por la unión de elementos fundidos (la parte interna y las zonas de conexión perno de la horquilla trasera/ruedas) y elementos en chapa de aluminio plegada (la parte externa) para formar un elemento de caja muy rígido y a la vez hiperligero, capaz de limitar al mínimo las masas en movimiento, resaltando la reactividad y la sensibilidad de la moto a los ajustes de las suspensiones. La conformación asimétrica, con sección "de banana" en el lado derecho y con armadura de refuerzo a la izquierda, permitió realizar una descarga de volumetría óptima sin penalizar la rigidez de la horquilla trasera misma. También en este caso el empleo del cálculo FEM en el proyecto, ha consentido optimizar secciones y espesores. La horquilla trasera de la RSV4 Factory pesa tan solo 5.100 gramos, acercándose al nivel de referencia absoluto para esta pieza técnica.

La voluntad de ofrecer la primera superbike con cuatro cilindros en V “lista para la carrera” del mundo ha empujado a Aprilia hacia soluciones únicas que va a ser muy difícil encontrar en la competencia, tampoco en los años venideros.

Per resaltar las prestaciones de la parte ciclo y adecuarlas al estilo y a los deseos del piloto, o a las características del trazado, Aprilia RSV4 Factory permite una combinación de regulaciones que es prácticamente infinita. A las suspensiones multiregulables, imprescindibles en una moto de este nivel, se añaden las regulaciones de la posición y de la inclinación del manguito de dirección (por medio de casquillos intercambiables), de la altura del tren trasero, de la altura del perno de la horquilla trasera y - una novedad exclusiva y absoluta - de la posición del motor en el chasis.

Aprilia RSV4 Factory es la moto de serie más regulable del mundo, como una auténtica moto de carreras.

Las Suspensiones

La horquilla upside-down Öhlins Racing, tiene vástagos de 43 mm y tratamiento con nitruro de titanio para optimizar su deslizamiento. La cerrera de la rueda es de 120 mm. Como las unidades de competición, la horquilla permite reglajes micrométricos para hidráulica en extensión, en compresión y pretensado del muelle.

El amortiguador trasero Öhlins Racing está equipado con bombona de nitrógeno “Piggy Back” y es regulable en cuanto a pretensado del muelle, en compresión, extensión y longitud, permitiendo variar de esta manera la altura trasera de la moto para adaptar la posición a los diferentes estilos de conducción y a los distintos circuitos. La carrera de la rueda es de 130 mm.

La moto también está equipada con amortiguador de dirección Öhlins Racing regulable.

Los frenos

El sistema delantero es sin duda alguna el mejor sistema actualmente disponible en comercio. Las pinzas radiales Brembo monobloque constituyen el estado del arte para los sistemas de frenos racing, gracias a su potencia y a la grandísima modulabilidad y resistencia a la fatiga.

El doble disco flotante de acero de 320 mm de diámetro es completamente nuevo y ha sido desarrollado por Aprilia específicamente para esta moto: utiliza una pista de frenada de altura reducida y una perforación asimétrica que permitieron mejorar la potencia de frenado y aligerar unos 500 gramos la rueda delantera. Para reducir al mínimo la inercia y el peso, la fijación flotante a la brida se realiza con tan solo 6 pasadores.

La bomba de freno es del tipo radial para mejorar la precisión de respuesta y la sensibilidad en la palanca. El sistema de frenos trasero es Brembo “Serie Oro” con disco de acero inox de 220 mm de diámetro y pinza con dos pistoncitos, con bomba de tipo racing con depósito integrado.

Las Llantas

La búsqueda de una mayor levedad llevó a realizar nuevas llantas en aluminio forjado. El diseño inédito lleva a una ulterior reducción del peso (aproximadamente 1 kg menos con respecto a la bicilíndrica RSV 1000) que, junto con los nuevos discos de freno, limita al mínimo las masas no suspendidas y la inercia de las masas giratorias, con mucha ventajas para la reactividad de la moto.

Los Componentes

Una auténtica Superbike es tal no sólo por las prestaciones que es capaz de proporcionar sino también por el esmero con que ha sido fabricada. Para la RSV4 Factory los detalles hablan de por sí, nunca una moto lista para la competición fue construida con tanta atención. El esmero constructivo no tiene sólo la finalidad de satisfacer la vista (una moto construida como la RSV4 Factory es bellísima) sino sobre todo la de ser funcional para el objetivo: ganar. Por esto cada



detalle ha sido realizado para aumentar las prestaciones y la funcionalidad, reduciendo el peso y aumentando considerablemente la calidad y los acabados del producto.

Entre los componentes se destacan:

- Instrumentación: de tipo mixto (digital-analógico) que recibe todas las informaciones de la línea CAN y se vuelve parte integrante y fundamental del sistema de auto diagnóstico, ya que tiene memoria histórica. Es un auténtico ordenador de bordo, dotado de un display de matriz de puntos, insertado en un diseño minimalista, sumamente moderno y compacto, que proporciona todas las informaciones relativas al uso de la moto, incluidos: shift light, indicación de marcha engranada, indicación de mapeo motor utilizado y cronómetro con memoria de los tiempos. Su funcionalidad ha sido mejorada con respecto a lo mejor que ya existe en el mercado, todas las modalidades de uso están controladas desde el bloque de la izquierda de manera que no se tenga nunca que separar las manos del manillar.

- el faro delantero utiliza tres elementos para evocar estéticamente la primera bicilíndrica RSV Mille, resultando perfectamente integrado, también desde el punto de vista estructural, con la cúpula y creando un frontal distintivo. El proyecto de la parábola fue desarrollado utilizando sistemas modernos de cálculo que llevaron a un resultado excelente: máxima visibilidad en condiciones nocturnas, con peso y dimensiones reducidos.

- La instalación eléctrica ha sido proyectada con el objetivo de la máxima funcionalidad, de la racionalidad y del mínimo peso: el resultado es un layout extremadamente limpio y compacto, que facilita las operaciones de mantenimiento y que está predispuesto para el uso en pista, ya que las partes destinadas a los faros son fácilmente quitables. También los intermitentes - los delanteros incorporados en los espejos retrovisores, y los traseros en el porta matrícula – se pueden quitar fácilmente para utilizar la moto en pista, el auténtico terreno de caza de la Aprilia RSV4 Factory.

- ACCESORIOS

Al apasionado de la RSV4 Aprilia ofrece una gama completa de accesorios:

- escape racing Akrapovic
- amortiguador trasero Öhlins TTX36
- estribos regulables
- semi-manillares pista
- tapones guardacarenas
- cúpula alta
- tapones carena x retrovisores
- trinquetes caballete trasero
- tapa fijación matrícula
- funda cubremoto
- caballete dedicado
- para tacones en carbono
- cubredepósito con mochila
- bolsa colín
- protección escape en carbono
- extractores carena en carbono.

Una serie pues de elementos – muchos de los cuales diseñados y realizados pensando en el uso más deportivo y en pista – a los cuales se añaden el mono y el casco dedicados.

**APRILIA RSV4 FACTORY: Ficha Técnica**

Tipo de motor	Aprilia 4 cilindros en V longitudinal de 65°, 4 tiempos, refrigeración por líquido, distribución doble árbol de levas (DOHC), cuatro válvulas por cilindro
Combustible	Gasolina Sin Plomo
Diámetro interior y carrera	78 x 52.3 mm
Cilindrada total	999.6 cm ³
Rel. de compresión	13:1
Potencia máx. en el árbol	180 CV (132,4 kW) a 12.500 rpm
Par máx. en el árbol	115 Nm a 10.000 rpm
Alimentación	Airbox con tomas de aire dinámicas frontales. Trompetas de aspiración de altura variable controladas por centralita de control del motor. 4 cuerpos mariposa Weber-Marelli de 48 mm con 8 inyectores y gestión Ride-by-Wire de última generación. Multimapeo seleccionable en marcha por el piloto Track Sport Road
Encendido	Electrónico digital Magneti Marelli integrado en el sistema de gestión motor, con una bujía por cilindro, bobinas tipo "stick-coil"
Arranque	Eléctrico
Escape	Esquema 4 en 2 en 1, una sonda lambda, mono silenciador lateral con válvula parcializadora controlada por la centralita de gestión motor y catalizador trivalente integrado (Euro 3)
Generador	Volante con imanes de tierras raras de 420 W
Lubricación	Con cárter húmedo con radiador aceite/aire, doble bomba de aceite (lubricación y refrigeración)
Cambio	Extraíble de 6 velocidades 1ª: 39/15 (2.6) 2ª: 33/16 (2.063) 3ª: 34/20 (1.7) 4ª: 32/22 (1.455) 5ª: 34/26 (1.308) 6ª: 33/27 (1.222)
Embrague	Multidisco en baño de aceite con sistema mecánico anti juddering
Transmisión principal	Por engranajes de dientes rectos y dispositivos antivibración, relación de transmisión: 73/44 (1.659)



Transmisión secundaria	Por cadena: Relación de transmisión: 40/16 (2.5)
Chasis	Chasis regulable en aluminio con doble viga con elementos fundidos y estampados en chapa. Reglajes previstos: <ul style="list-style-type: none">• posición y ángulo manguito de dirección• altura del motor• altura del perno de la horquilla trasera Amortiguador de dirección Öhlins regulable
Suspensión delantera	Horquilla Öhlins Racing upside-down, vástagos \varnothing 43 mm (con tratamiento superficial Tin). Estribos forjados en aluminio rebajados para fijación de pinzas radiales. Completamente regulable en pretensado del muelle, extensión y compresión hidráulica. Carrera de la rueda 120 mm
Suspensión trasera	Horquilla trasera de doble armadura en aluminio; tecnología mixta de fusión con bajo espesor y chapa. Mono-amortiguador Öhlins Racing con piggy-back completamente regulable en: pretensado del muelle, distancia entre ejes, hidráulica en compresión y extensión. Bielismo progresivo APS. Carrera de la rueda 130 mm
Frenos	Del: Doble disco diámetro 320 mm flotante con pista frenante en acero inox aligerado y brida en aluminio con 6 pasadores. Pinzas Brembo monobloque con fijación radial con 4 pistones \varnothing 34 mm contrapuestos. Pastillas sinterizadas. Bomba radial y tubo del freno en trenza metálica Tras: Disco diámetro 220mm; pinza Brembo flotante con 2 pistones aislados 32 mm. Pastillas sinterizadas. Bomba con depósito integrado y tubo en trenza metálica
Llantas	Aprilia forjadas en aleación de aluminio, completamente trabajadas, 5 radios desdoblados. Del: 3.5"X17" Tras: 6"X17"
Neumáticos	Radiales tubeless. Del: 120/70 ZR 17 Tras: 190/55 ZR 17 (en alternativa 190/50 ZR 17)
Dimensiones (reglajes de base)	Longitud máx.: 2040 mm Anchura máx.: 735 mm (al manillar) Altura máx.: 1120 mm Altura mín. desde el suelo: 130 mm Altura asiento: 845 mm Distancia entre ejes: 1420 mm Avance: 105 mm Ángulo de dirección: 24.5°
Peso en seco	179 kg *
Depósito	17 litros (4 de reserva)

*Peso declarado en seco, sin batería y sin líquidos.