

APRILIA RSV4 FACTORY

Da un progetto rivoluzionario, da una storia unica di vittorie in pista, nasce RSV4. Una “mille” supersportiva dalla tecnologia racing assolutamente esclusiva, sviluppata intorno al motore 4 cilindri a V stretta, frutto del sapere tecnico che ha portato Aprilia al trionfo sui circuiti di tutto il mondo.

Aprilia RSV4 arriva in pista e sulle strade con un solo obiettivo: vincere.

33 titoli iridati e 254 vittorie nel Motomondiale, 8 vittorie in Superbike: negli ultimi vent'anni Aprilia è diventata un mito del motociclismo moderno. Le moto di Noale si sono imposte sui circuiti di tutto il mondo grazie alla genialità progettuale, al coraggio e alle straordinarie capacità di tecnici che hanno perseguito soluzioni innovative, sperimentando, innovando e talvolta **rivoluzionando schemi tecnici che parevano immutabili.** Aprilia RSV4 FACTORY, la moto che nella stagione 2009 riporta il marchio veneto nel **mondiale Superbike**, è figlia di questo immenso bagaglio tecnico. E' una moto tecnologicamente avanzatissima, **pensata per le competizioni** e per questo **progettata e sviluppata da Aprilia insieme al reparto corse di Noale**, il più grande e all'avanguardia in Europa e tra i primissimi al mondo.

Aprilia RSV4 FACTORY è una macchina da gara che, come è nella tradizione di Aprilia, segue **linee progettuali e di realizzazione del tutto innovative.** Il motore a V stretta, l'impiego di una **elettronica avanzatissima**, la **leggerezza** e la **compattezza estrema**, sono alcune delle caratteristiche che la rendono unica al mondo. L'approccio alla progettazione e alla costruzione di Aprilia RSV4 FACTORY è stato quello proprio del **reparto corse Aprilia.** Per questo **RSV4 FACTORY è la più “totale” Superbike racing replica, pronta per chi vuole cimentarsi anche in pista con una moto di riferimento.**

Quello di RSV4 FACTORY è il motore più innovativo e potente mai costruito da Aprilia: un **ipercompatto quattro cilindri, a V di 65° di 999,6 cc**, per una **potenza ai massimi livelli (180 CV)** nel quale l'ingegneria motoristica più raffinata si sposa ai **materiali più pregiati** e alle più **avanzate soluzioni di gestione elettronica.** Il motore Aprilia utilizza, infatti, una tecnologia **Ride by Wire multimappa**, soluzione che apre nuove frontiere nella gestione del motore, con possibilità di sviluppo pressoché infinite nel controllo dell'erogazione.

Al Ride by Wire trimappa si affiancano un **s sofisticato sistema di iniezione elettronica** con **doppio iniettore e cornetti ad altezza variabile.**

Aprilia RSV4 FACTORY è una supersportiva assoluta, la più completa oggi a disposizione degli appassionati e la **ciclistica** lo conferma: progettata per la pista, nasce con le possibilità di regolazione che caratterizzano le moto da gara. Il **telaio a geometria regolabile** offre la possibilità di variare parametri quali **la posizione e l'inclinazione del canotto di sterzo**, l'altezza del perno **forcellone** e persino quello del **propulsore.** Anche la **tecnologia di costruzione** è quella delle corse: **telaio e forcellone di RSV4 FACTORY** sono realizzati in **alluminio** con elementi fusi a sezione variabile accoppiati a parti in lamiera stampata.

La **componentistica** rappresenta lo stato dell'arte della tecnica motociclistica: **forcella, ammortizzatore posteriore e ammortizzatore di sterzo Öhlins Racing, pinze Brembo monoblocco, cerchi in alluminio forgiato.**

Aprilia RSV4 FACTORY rappresenta il nuovo riferimento per il segmento delle superbike omologate. Ecco in breve le caratteristiche peculiari del progetto:

- **Design compatto e innovativo**
 - **Nuovo - e unico - motore quattro cilindri a V di 65°**
 - **Telaio perimetrale in lega d'alluminio pluriregolabile**
 - **Possibilità di regolazione del motore nel telaio**
 - **Forcellone asimmetrico in alluminio**
 - **Forcella e mono posteriore Öhlins Racing full adjustable.**
-
- **IL DESIGN: alla ricerca di una compattezza unica**

Realizzare la supersportiva più compatta, innovativa e bella del mercato. Quella affrontata dal centro stile Aprilia è stata una sfida allo stesso tempo difficile e affascinante. Così è nata **RSV4 Factory**, una moto che non solo stabilisce nuovi riferimenti prestazionali e di guida, ma che **crea nuove prospettive nel design delle moto ultrasportive**. Pochi semplici elementi estetici fortemente caratterizzanti non coprono ma anzi sottolineano le peculiarità tecniche di **Aprilia RSV4 Factory, telaio e motore emergono prepotentemente come elementi fondamentali del design della moto.**

Come tradizione Aprilia, quello di **RSV4 Factory** non è design fine a se stesso ma **al servizio della tecnologia e delle prestazioni**. Ogni particolare è stato studiato per essere non "soltanto" **unico e bello** ma anche e soprattutto **efficace**.

La ricerca della migliore alimentazione dinamica per il V4, ha portato alla realizzazione di una **parte frontale dal carattere forte**, con **prese d'aria** particolarmente estese che, oltre a fornire una notevole sovrappressione nell'airbox (ca. 35 mb @ 280 km/h), staccano completamente i fari dalla parte bassa del cupolino. Ne è nata **una linea assolutamente inedita**, mai vista prima su una moto sportiva, lo sguardo di **RSV4 Factory** è originalissimo, tecnologico e decisamente aggressivo. **Il triplo faro anteriore** è una citazione che crea un filo conduttore con la prima maxi sportiva Aprilia, quella RSV che nel 1998 ha stabilito nuovi riferimenti tra le bicilindriche sportive.

Piccola, bassa e stretta come mai una 4 cilindri è stata, RSV4 Factory fa della **estrema compattezza** dimensionale il suo punto forte, senza dimenticare lo studio maniacale per l'**ergonomia** (fondamentale per avere un controllo di guida perfetto) che da sempre contraddistingue le moto Aprilia, sia le stradali, sia le dominatrici del motomondiale.

Attenti studi aerodinamici hanno consentito di **ridurre al minimo le superfici** senza penalizzare l'efficienza aerodinamica che si attesta ai massimi livelli. **Il codino, spettacolare e compatto**, è uno degli elementi più caratteristici della moto. **Il fanale posteriore a led scompare nel codino col quale si raccorda magnificamente**, offrendo una luminosità eccellente. Anche **vista da dietro** RSV4 Factory è assolutamente **inconfondibile**.

- **IL MOTORE: un esclusivo V4 di 65°**

In una moto supersportiva la ricerca delle **massime prestazioni del propulsore** deve essere accompagnata da una **perfetta collocazione del motore nel telaio**. La centralizzazione delle masse, la lunghezza del forcellone e la ottimale **distribuzione dei pesi** sono ingredienti per ottenere una moto competitiva ai massimi livelli e devono accordarsi con la ricerca della potenza massima e di una perfetta erogazione.

Da anni i tecnici Aprilia hanno trovato nel **motore a V stretta** la **soluzione tecnica ideale** per ottenere una **ciclistica di riferimento**, che esalti le **prestazioni del motore**. Non è un caso che la bicilindrica RSV 1000, lanciata nel 1998, sia ancora universalmente riconosciuta come la moto sportiva con la ciclistica migliore in assoluto. Anche **le plurivittoriose RSA 250 GP (cinque titoli mondiali nelle ultime tre stagioni)** che escono dal **reparto corse Aprilia** hanno un motore con cilindri a V. Aprilia ha potuto sfruttare un know how immenso, nato dalle **conoscenze acquisite in anni di dominio nel motomondiale**; così, al momento di definire la nuova Superbike, dopo aver vagliato tutte le soluzioni possibili, la scelta è caduta su un **motore a V stretta**. Un **4 cilindri a V di 65°**, l'unico che potesse assicurare un **livello di performance assoluto**, garantendo una ciclistica all'altezza di quella eccellenza che, negli ultimi venti anni, ha caratterizzato tutte le moto racing Aprilia.

Oltre l'esclusività di una configurazione che rende il V4 a 65° **unico al mondo**, i vantaggi tecnici del quattro cilindri Aprilia si possono riassumere in:

- **Perfetto inserimento nel telaio** con centralizzazione ottimale delle masse e minimizzazione dell'inerzia per una maneggevolezza di riferimento.
- **Snellezza assoluta della moto**, l'ingombro trasversale è pari a quello di un bicilindrico, con enormi benefici in termini di ergonomia e penetrazione aerodinamica.
- La compattezza del motore consente di **spingere al massimo il rapporto alesaggio/corsa**, utilizzando alesaggi elevati e di conseguenza **valvole più grandi** a tutto vantaggio della respirazione del motore e del raggiungimento di **più alti regimi di rotazione** (14.000 giri effettivi).

Il motore è stato **interamente sviluppato all'interno del reparto Ricerca e Sviluppo di Aprilia**, con l'intento di offrire prestazioni e guidabilità da record, nel rispetto dei più severi standard di affidabilità e qualità.

La progettazione del V4 Aprilia ha sfruttato i programmi di calcolo più potenti attualmente disponibili e questo ha permesso **una razionalizzazione massima del lay out** del motore. Aprendo leggermente l'angolo della V (rispetto a un motore V 60°) i progettisti hanno avuto a disposizione uno spazio maggiore per **ottimizzare i condotti di aspirazione** e **massimizzare il rendimento del motore**. Il motore di RSV4 ha una **fluidodinamica di riferimento** che nessun motore a V stretta può vantare.

La **distribuzione** adotta un sistema del tutto particolare che consente di avere **teste estremamente compatte** (solo 250 mm nella zona posteriore) soprattutto nella zona di passaggio delle travi del telaio che così sono estremamente rastremate. La **catena di distribuzione laterale** muove, infatti, il solo albero a camme d'aspirazione, secondo un giro catena ottimale per la precisione della fasatura e per la durata della catena stessa.

Una **coppia di ingranaggi** piazzata al centro della bancata dei cilindri, trasmette il moto anche all'albero a camme di scarico. Questa soluzione ha permesso di ottenere una **testa estremamente compatta** nella zona di scarico. **Il V4 è perfino più compatto del bicilindrico V60 Magnesium** montato sulla RSV 1000 R.

Un **contralbero** provvede a smorzare le vibrazioni portandole addirittura a un livello inferiore a quelle di un V 90°. **Il basamento è monoblocco con canne cilindro integrate**, per ottenere il **massimo della rigidità** e della **costanza di rendimento**.

L'elettronica del futuro

Il motore di Aprilia RSV4 Factory utilizza una **tecnologia full Ride by Wire**: nessun collegamento diretto intercorre tra acceleratore e **farfalle** la cui apertura è integralmente gestita da una centralina Marelli di ultima generazione.

Ogni bancata ha un servomotore dedicato che opera esclusivamente sui due corpi farfallati di competenza. Così la gestione delle due bancate, e conseguentemente la quantità di carburante iniettato, può essere gestita in modo indipendente. E' una soluzione ormai consolidata da Aprilia, ma mai impiegata su un motore così potente, che apre **possibilità pressoché infinite di controllo dell'erogazione.** Questa tecnologia porta un vantaggio immediato per il pilota che, grazie alla **tripla mappatura comandabile direttamente dal manubrio**, può cambiare la modalità di erogazione del motore e quindi il carattere della moto, in qualsiasi momento.

L'alimentazione sfrutta **due iniettori per cilindro**, uno posto a valle della farfalla e uno "a doccia" piazzato nell'airbox che entra in funzione a carichi e regimi elevati. L'eccellenza tecnologica del V4 si completa con la **gestione elettronica dei cornetti ad altezza variabile.** Ai bassi regimi e bassi carichi **il condotto lungo favorisce la coppia motrice e l'erogazione.** Quando è richiesta la massima prestazione, la parte superiore del cornetto di aspirazione si alza **accorciando il condotto** e lasciando il motore libero di **esprimere tutta la sua potenza.** Una **valvola parzializzatrice allo scarico** consente di ottimizzare ulteriormente l'erogazione.

Anche la **trasmissione** è stata studiata secondo i criteri più avanzati. A sottolineare l'indole **racing** del V4 **il cambio è estraibile** con frizione multidisco a bagno d'olio, dotata di **sistema antisaltellamento** meccanico per un controllo ottimale del freno motore e della **stabilità della moto in staccata.**

Infine, per contenere al massimo il peso, il nuovo motore Aprilia fa largo uso di **materiali ultraleggeri**, i coperchi valvole e i carter esterni sono tutti realizzati in **magnesio.**

IL MOTORE V4 in sintesi

Cilindrata: 999,6 cc

Architettura: V4 di 65°

Potenza: 180 CV (132,4 kW) a 12.500 giri

Carter: monoblocco con canne integrate nel basamento

Distribuzione: 4 valvole per cilindro (Titanio e Nymonic) comandate direttamente da albero a camme azionato da un sistema misto catena/ingranaggi, catena laterale, ingranaggi centrali

Alimentazione: iniezione elettronica Magneti Marelli con 2 iniettori per cilindro e sistema Ride by Wire integrale indipendente per ogni bancata. Tre mappature selezionabili dal manubrio. Gestione elettronica dei cornetti di aspirazione a lunghezza variabile

Contralbero antivibrazioni

Regime massimo: 14.100 giri/min

Rapporto di compressione: 13:1

Cambio: a sei marce estraibile con comando diretto

Frizione: multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento meccanico

Scarico: collettori 4 in 2 in 1 con sonda lambda e monosilenziatore con catalizzatore integrato e valvola parzializzatrice.

- **LA CICLISTICA: tutta la conoscenza racing di Aprilia**

Un motore unico come il V4 Aprilia non poteva che essere accoppiato a una ciclistica altrettanto straordinaria, che ribadisse l'unicità di questa moto. Anni di competizioni e di vittorie ad altissimo livello trovano **sintesi** in **una ciclistica racing** realizzata dal reparto ricerca e sviluppo Aprilia con soluzioni costruttive e regolazioni che solo i prototipi da gara possono vantare.

RSV4 Factory mette a frutto tutta l'esperienza racing di Aprilia.

La perfetta **centralizzazione delle masse** è stata un punto fermo nella realizzazione del telaio di RSV4 Factory. Tutto è stato studiato per raggiungere il miglior risultato possibile a partire dal **posizionamento del serbatoio** (fondamentale per la guida) con **gran parte del carburante alloggiato sotto la sella** per ottimizzare il bilanciamento della moto e annullare le differenze di guida tra condizioni di serbatoio pieno e vuoto.

Non ci sono dubbi: **Aprilia RSV4 Factory è una vera moto pronto pista e la distribuzione dei pesi, 52% anteriore, 48 % posteriore, lo conferma.**

Il Telaio

La struttura di RSV4 utilizza, come da tradizione del reparto corse Aprilia, **elementi fusi e stampati in alluminio uniti per saldatura** a formare un telaio di gran lunga più rigido di quello già da riferimento della bicilindrica RSV 1000. In particolare sono state **ottimizzate la rigidità torsionale e flessionale** per offrire feeling e controllo perfetti e poter gestire potenze elevate come quelle della versione Superbike.

Nonostante le performance superiori, il **telaio di RSV4 Factory** arriva a pesare quasi come quello della RSV fermando la bilancia a **solli 10,1 kg**, una leggerezza che solo le strutture da competizione riescono a eguagliare. La **particolare tecnologia costruttiva** consente inoltre, sia al **telaio**, sia al **forcellone**, di sfoggiare il **colore naturale e lucente dell'alluminio** che rende l'aspetto di RSV4 Factory molto simile a quello di un prototipo da corsa.

Progettato sfruttando le **conoscenze acquisite nei GP**, lo spettacolare forcellone della RSV4 Factory è realizzato, come il telaio, dall'**unione di elementi fusi** (la parte interna e le zone di attacco perno forcellone/ruote) ed **elementi in lamiera di alluminio piegata** (la parte esterna) a formare uno **scatolato rigidissimo ma iperleggero** in grado di limitare al minimo le masse in movimento, esaltando la reattività e la sensibilità della moto alle regolazioni delle sospensioni. La **conformazione asimmetrica**, con sezione "a banana" sul lato destro e con capiata di rinforzo a sinistra, ha consentito di realizzare uno **scarico di volumetria ottimale** senza penalizzare la rigidità del forcellone stesso. Anche in questo caso l'uso del calcolo FEM nella progettazione, ha consentito di **ottimizzare sezioni e spessori**. Il **forcellone della RSV4 Factory pesa solo 5.100 grammi**, avvicinando la soglia di riferimento assoluto per questo particolare tecnico.

La volontà di offrire **la prima superbike quattro cilindri a V "pronto gara" del mondo** ha spinto Aprilia a **soluzioni uniche**, che ben difficilmente si potranno trovare sulla concorrenza, anche negli anni a venire.

Per esaltare le prestazioni della ciclistica e adeguarle allo stile e ai desideri del pilota, o alle caratteristiche del tracciato, **Aprilia RSV4 Factory consente una combinazione di regolazioni pressoché infinita**. Alle **sospensioni pluriregolabili**, scontate su una moto di questo livello, si affiancano le **regolazioni della posizione e dell'inclinazione del cannotto di sterzo** (tramite boccole intercambiabili), **dell'altezza del retrotreno, dell'altezza del perno forcellone e - novità ed esclusività assoluta - della posizione del motore nel telaio.**

Aprilia RSV4 Factory è la moto di serie più regolabile del mondo, come una vera moto da corsa.

Le Sospensioni

La forcella upside-down Öhlins Racing, ha steli da 43 mm e trattamento al nitrato di titanio per ottimizzarne la scorrevolezza. L'escursione della ruota è di 120 mm. **Come le unità da competizione, la forcella consente le regolazioni micrometriche** per idraulica in estensione, in compressione e precarico molla.

L'ammortizzatore posteriore Öhlins Racing è equipaggiato con bomboletta di azoto "Piggy Back" ed è **regolabile nel precarico molla, in compressione, estensione e lunghezza** consentendo così di variare l'altezza del posteriore della moto per adattare l'assetto ai differenti stili di guida e ai diversi circuiti. L'escursione della ruota è di 130 mm.

La moto è inoltre equipaggiata con ammortizzatore di sterzo **Öhlins Racing regolabile**.

I Freni

L'impianto anteriore è, senza ombra di dubbio, il miglior impianto disponibile sul mercato. Le **pinze radiali Brembo monoblocco** rappresentano lo stato dell'arte per i sistemi frenanti racing grazie alla loro **potenza** e alla grandissima **modulabilità** e **resistenza all'affaticamento**.

Il **doppio disco flottante d'acciaio da 320 mm** di diametro è completamente nuovo ed è stato sviluppato da Aprilia specificatamente per questa moto: utilizza una pista frenante di altezza ridotta e una foratura asimmetrica che hanno consentito di migliorare la potenza frenante e alleggerire di circa 500 grammi la ruota anteriore. Per **minimizzare inerzia e peso** il fissaggio flottante alla flangia avviene attraverso solo 6 nottolini.

La pompa del freno è del tipo radiale **per migliorare la precisione di risposta e il feeling alla leva**. L'impianto frenante posteriore è Brembo "Serie Oro" **con disco d'acciaio inox da 220 mm di diametro e pinza a due pistoncini, con pompa di tipo racing con serbatoio integrato**.

I Cerchi

La ricerca della maggior **leggerezza** ha condotto alla realizzazione di **nuovi cerchi in alluminio forgiato**. Il **disegno inedito** porta a una ulteriore **riduzione del peso** (circa 1 kg in meno rispetto alla bicilindrica RSV 1000) che, assieme ai nuovi dischi freno, limita al minimo le masse non sospese e l'inerzia delle masse rotanti, a tutto vantaggio della reattività della moto.

La Componentistica

Una vera Superbike è tale non solo per le prestazioni che è in grado di fornire ma anche per la **cura** con cui viene realizzata. Per RSV4 Factory i **dettagli** parlano da soli, **mai una moto pronto gara è stata costruita con così tanta attenzione**. La **cura costruttiva** non ha il solo scopo di appagare l'occhio (una moto costruita come la RSV4 Factory è comunque bellissima) ma soprattutto per essere funzionale all'obiettivo: vincere. Per questo ogni dettaglio è stato realizzato per **elevare prestazioni e funzionalità, riducendo il peso e aumentando considerevolmente qualità e finiture del prodotto**.

Tra i componenti si segnalano:

- **Strumentazione**: di tipo misto (digitale-analogico) che riceve tutte le informazioni dalla **linea CAN** e diventa **parte integrante e fondamentale del sistema di auto diagnosi** essendo dotata di memoria storica. È un vero e proprio **computer di bordo**, dotato di un display a matrice di punti, inserito in un **design minimale, estremamente moderno e compatto**, che fornisce tutte le informazioni relative all'uso della moto, inclusi: shift light, indicazione marcia inserita, indicazione mappa motore in uso e cronometro con memoria dei tempi. La sua funzionalità è stata migliorata rispetto a quanto di meglio già esiste sul mercato, **tutte le modalità d'uso sono comandate** dal blocchetto sinistro così da non dover mai staccare le mani dal manubrio.

- **il faro anteriore** utilizza **tre elementi** per richiamare esteticamente la prima bicilindrica RSV Mille, risultando perfettamente integrato, anche dal punto di vista strutturale, col cupolino e dando vita a un frontale di grande distintività. La progettazione della parabola è stata sviluppata con moderni sistemi di calcolo che hanno portato a un risultato eccellente: **massima visibilità** in condizioni notturne con peso e dimensioni ridotte.

- **L'impianto elettrico** è stato progettato con l'obiettivo della massima funzionalità, della razionalità e del minimo peso: il risultato è un layout estremamente pulito e compatto che facilita gli interventi di manutenzione ed è predisposto per l'**uso in pista**, essendo facilmente asportabili le parti destinate ai fari. Anche gli **indicatori di direzione** - gli **anteriori** incorporati negli specchietti, e i **posteriori** nel porta targa – sono **rapidamente asportabili** per l'**utilizzo in circuito**, il vero terreno di caccia di Aprilia RSV4 Factory.

- **ACCESSORI**

All'appassionato di RSV4 Aprilia offre una **gamma completa di accessori**:

- scarico racing Akrapovic
- ammortizzatore posteriore Öhlins TTX36
- pedane regolabili
- semimanubri pista
- tamponi paracarena
- cupolino alto
- tappi carena x specchietti
- nottolini cavalletto posteriore
- coperchio attacco targa
- telo coprimoto
- cavalletto dedicato
- paratacchi in carbonio
- copriserbatoio con zaino
- borsa codino
- protezione scarico in carbonio
- estrattori carena in carbonio.

Dunque una serie di elementi – molti dei quali progettati e realizzati pensando all'uso più sportivo e in pista – ai quali si aggiungono la **tuta** e il **casco** dedicati.

APRILIA RSV4 FACTORY: Scheda Tecnica

Tipo motore	Aprilia 4 cilindri a V longitudinale di 65°, 4 tempi, raffreddamento a liquido, distribuzione bialbero a camme (DOHC), quattro valvole per cilindro
Carburante	Benzina Senza Piombo
Alesaggio e corsa	78 x 52.3 mm
Cilindrata totale	999.6 cc
Rapp. di compressione	13:1
Potenza max all'albero	180 CV (132,4 kW) a 12.500 rpm
Coppia max all'albero	115 Nm a 10.000 rpm
Alimentazione	Airbox con prese d'aria dinamiche frontali. Cornetti di aspirazione ad altezza variabile controllati da centralina controllo motore. 4 corpi farfallati Weber-Marelli da 48 mm con 8 iniettori e gestione Ride-by-Wire di ultima generazione. Multimappa selezionabile dal pilota in marcia Track Sport Road
Accensione	Elettronica digitale Magneti Marelli integrata nel sistema di gestione motore, con una candela per cilindro, bobine tipo "stick-coil"
Avviamento	Elettrico
Scarico	Schema 4 in 2 in 1, una sonda lambda, mono silenziatore laterale con valvola parzializzatrice comandata dalla centralina gestione motore e catalizzatore trivalente integrato (Euro 3)
Generatore	Volano con magneti alle terre rare da 420 W
Lubrificazione	A carter umido con radiatore olio/aria, doppia pompa olio (lubrificazione e raffreddamento)
Cambio	Estraibile a 6 rapporti 1°: 39/15 (2.6) 2°: 33/16 (2.063) 3°: 34/20 (1.7) 4°: 32/22 (1.455) 5°: 34/26 (1.308) 6°: 33/27 (1.222)
Frizione	Multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento meccanico
Trasmissione primaria	A ingranaggi a denti dritti e parastrappi integrato, rapporto di trasmissione: 73/44 (1.659)



Trasmissione secondaria	A catena: Rapporto di trasmissione: 40/16 (2.5)
Telaio	Telaio regolabile in alluminio a doppia trave con elementi fusi e stampati in lamiera. Regolazioni previste: <ul style="list-style-type: none">• posizione e angolo canotto di sterzo• altezza motore• altezza perno forcellone Ammortizzatore di sterzo Öhlins regolabile
Sospensione anteriore	Forcella Öhlins Racing upside-down, steli \varnothing 43 mm (con trattamento superficiale Tin). Piedini forgiati in alluminio ribassati per fissaggio pinze radiali. Completamente regolabile in precarico molle, estensione e compressione idraulica. Escursione ruota 120 mm
Sospensione posteriore	Forcellone a doppia capriata in alluminio; tecnologia mista di fusione a basso spessore e lamiera. Mono-ammortizzatore Öhlins Racing con piggy-back completamente regolabile in: precarico molla, lunghezza interasse, idraulica in compressione ed estensione. Biellismo progressivo APS. Escursione ruota 130 mm
Freni	Ant: Doppio disco diametro 320 mm flottante con pista frenante in acciaio inox alleggerito e flangia in alluminio con 6 nottolini. Pinze Brembo monoblocco a fissaggio radiale a 4 pistoncini \varnothing 34 mm contrapposti. Pastiglie sinterizzate. Pompa radiale e tubo freno in treccia metallica Post: Disco diametro 220mm; pinza Brembo flottante a 2 pistoncini isolati \varnothing 32 mm. Pastiglie sinterizzate. Pompa con serbatoio integrato e tubo in treccia metallica
Cerchi	Aprilia forgiati in lega d'alluminio, completamente lavorati, a 5 razze sdoppiate. Ant.: 3.5"X17" Post: 6"X17"
Pneumatici	Radiali tubeless. ant: 120/70 ZR 17 post: 190/55 ZR 17 (in alternativa 190/50 ZR 17)
Dimensioni (regolazioni di base)	Lunghezza max: 2040 mm Larghezza max: 735 mm (al manubrio) Altezza max: 1120 mm Altezza min da terra: 130 mm Altezza sella: 845 mm Interasse: 1420 mm Avancorsa: 105 mm Angolo di sterzo: 24.5°
Peso a secco	179 kg *
Serbatoio	17 litri (4 di riserva)

*Peso dichiarato a secco, senza batteria e senza liquidi.