

**SCELTE ORIGINALI ED ALTISSIMO CONTENUTO TECNICO, PER RINNOVARE IL PRIMATO FRA LE SUPERSPORTIVE BICILINDRICHE. RSV 1000 R SI PROPONE COME UNA MOTO SPECIALE E “DIFFERENTE” IN OGNI SUA PARTE: MOTORE A V BICILINDRICO, ANCORA PIU’ POTENTE, TELAIO IN ALLUMINIO LEGGERO, OMOLOGAZIONE EURO 3, CARENATURE E CICLISTICA RAFFINATISSIME MIGLIORANO LA MOTO PIU’ VELOCE ED EFFICACE IN PISTA.**

#### **APRILIA RSV 1000 R MY ‘06**

**RSV 1000 R è una moto supersportiva diversa dalle altre**, grazie al suo **carattere forte**, la **tecnologia all’avanguardia**, sia nel motore che nel telaio, e lo stile originale, impegnativo ma molto distintivo, spiccatamente italiano. La scelta tecnica del motore bicilindrico garantisce prestazioni inattese e raggiungibili con naturalezza: RSV è la sportiva che in mani capaci può essere la più veloce ed efficace su strada, ma soprattutto in pista.

Cambiano le concorrenti, ma Aprilia RSV 1000 R resta sempre il riferimento assoluto delle moto sportive per efficacia di guida su strada e in pista. **Un’efficacia dimostrata con i fatti nelle gare di durata del mondiale Endurance, dove Aprilia RSV 1000 R, unica bicilindrica di serie in mezzo a tanti “mostri” a quattro cilindri, ha ottenuto risultati a dir poco strepitosi.** Gare mitiche come la 8 ore di Suzuka o massacranti come la 24 ore di Oschersleben hanno dimostrato non solo le performance di questo purosangue ma anche la sua assoluta affidabilità.

Esperienze indimenticabili, che allo stesso tempo sono servite come “banco prova” per nuove soluzioni che oggi troviamo riversate sul prodotto di serie. **Aprilia RSV 1000 R MY ‘06 beneficia di una evoluzione globale che ha toccato ogni componente, dal motore, alla ciclistica alle sovrastrutture.**

RSV si guida con tutto il corpo. Mette il pilota in condizione di dare il 100%, di agire su manubrio e pedane con naturalezza. **La posizione in sella permette di condurre la moto in piena libertà**, con minore impegno fisico e mentale e più rapidamente rispetto alle moto della concorrenza.

**E’ una sportiva per i più esperti**, sempre tra le più veloci ed efficaci su strada e, soprattutto, in pista. Le sue prestazioni non sono legate ai cavalli, ma ad un package motore-telaio-sospensioni-freni che porta a una **fluidità di guida da riferimento**. La ricerca della massima utilizzabilità e facilità, da sempre caratteristiche di Aprilia RSV, si sono dimostrate vincenti in MotoGP.

Grazie alle modifiche ricevute, Aprilia **RSV 1000 R ribadisce il suo ruolo di leader assoluta tra le bicilindriche sportive**, sia per le soluzioni tecniche, sia per le sue straordinarie prestazioni.

Ma ciò che più conta è che, nonostante prestazioni eccezionali, continua a essere un riferimento **per la sua facilità di guida**, che fa sì che il pilota raggiunga la **confidenza con la moto in sicurezza portandola presto al limite con un impegno di guida naturale**.

Minor impegno di guida, significa soprattutto minor affaticamento fisico e mentale, una guida più veloce e sicura, e la possibilità di mantenere alta la concentrazione più a lungo. Fattori determinanti per le prestazioni in gara dei piloti, ma anche per la guida su strada.

Con RSV 1000 R **si raggiunge immediatamente la confidenza con il mezzo**, ottenendo delle prestazioni superiori rispetto alle 4 cilindri, a parità di capacità e impegno del pilota.

**Facile, godibile, veloce ed efficace**, è molto più confortevole e aerodinamica rispetto alla concorrenza.

Lo stile è grintoso, unico, riconoscibile. Più grande e possente rispetto alle altre 1000cc, ha un Cx vicino alle MotoGp ed è in grado di garantire **un comfort inatteso per una sportiva**.

Il motore garantisce prestazioni superlative, grazie alla **fluida erogazione della coppia** e alla **perfetta sinergia con il telaio**, e consente a RSV 1000 R di confermarsi come una delle stradali più veloci in pista, tanto da essere tra quelle più presenti nei paddock delle piste durante le prove dei privati.

Ecco, in breve, le novità introdotte sul M.Y. 2006:

- Omologazione Euro 3
- Nuova mappatura iniezione
- Motore V60 Magnesium di ultima generazione con valvole di scarico maggiorate da Ø 31 a Ø 33 mm
- Nuovi condotti di scarico maggiorati
- Nuovi catalizzatori esterni più vicini ai collettori per una maggiore efficienza e rispetto dell'ambiente
- Nuovo angolo di inclinazione canotto di sterzo, aumentata a 25° per una maggiore stabilità
- Forcella Öhlins con steli trattati al TiN e attacco radiale pinze freno
- Nuova carenatura con estrattori d'aria maggiorati
- Nuovo codone
- Nuovi raccordi serbatoio più rastremati
- Nuova presa d'aria dinamica a contorno raccordato

La continua evoluzione tecnologica consente ai tecnici Aprilia di migliorare costantemente le prestazioni di una moto che rappresenta lo stato dell'arte per i bicilindrici sportivi. Nella sua ultima evoluzione, Il V60 Magnesium non solo è ancora più pulito ma riceve un'ulteriore iniezione di potenza che ne ribadisce la supremazia prestazionale tra i bicilindrici di grande serie. Le modifiche per l'ottenimento della severa omologazione Euro 3 non hanno impedito ai tecnici Aprilia di ottenere un aumento di potenza di 4 cavalli. **105,24 kW (143 cavalli) all'albero e oltre 280 km orari di velocità massima** sono i nuovi "numeri" della **RSV 1000 R**, che si presenta anche leggermente ristolizzata in ossequio all'aerodinamica e all'efficienza di respirazione del motore.

**Anche la ciclistica si aggiorna sfruttando l'esperienza** di un anno di **competizioni internazionali** in cui **RSV 1000 R** ha primeggiato tra le moto stock. La prestigiosa **forcella Öhlins** equipaggia **di serie** RSV 1000 R e dona a una moto già eccellente per le caratteristiche di guida un tocco di classe ed esclusività che non ha riscontro nella concorrenza.

Tutto questo, naturalmente, accompagnato da **componenti d'altissimo livello, e da una dotazione ancor più prestigiosa** che rendono Aprilia RSV 1000 R vincente non solo per le prestazioni ma anche per il rapporto prezzo/dotazioni.

## **IL DESIGN**

Il Model Year 2006 conferma il design della precedente versione, ma va ancora più alla ricerca dell'efficacia aerodinamica e dell'efficienza della respirazione del motore. **Nuove le carenature, con estrattori d'aria maggiorati per migliorare il raffreddamento in situazioni di massimo stress per la meccanica**. La conformazione più avvolgente nella zona delle pedane migliora ulteriormente l'aerodinamica.

**Nuovo il codone, più profilato** (lo stesso della Tuono '06) e **alto** che rende la RSV 1000 R ancora più aggressiva.

**Nuovo il plexiglass racing a doppia bombatura ribassata** migliora la penetrazione fluidodinamica della moto e riduce la lunghezza della superficie trasparente senza perdere coefficiente aerodinamico.

**Il gruppo ottico anteriore è sdoppiato con quattro fari che funzionano sempre in coppia** eliminando così lo sgradevole "effetto polifemo" che caratterizza le sportive moderne.

**La RSV 1000 R MY '06** fa della compattezza dimensionale il suo punto forte. Tutto questo senza dimenticare l'ergonomia che da sempre contraddistingue la famiglia della RSV. **Le fiancattine e i fianchi del serbatoio sono ancora più rastremati** per aumentare ulteriormente la snellezza e la sensibilità nella parte centrale della moto, una zona fondamentale per i movimenti del pilota.

**Il nuovo faro posteriore a 16 led con trasparente bianco offre una luminosità ancora migliorata**, pur con dimensioni estremamente contenute che si integrano alla perfezione nel design. Anche vista da dietro la RSV 1000 R è subito riconoscibile.

**Nessuna sporgenza, quindi, per una linea ancor più pulita che arriva a penetrare l'aria come nessun'altra.** Grazie a questi accorgimenti e a lunghi studi nella galleria del vento, **la RSV 1000 R vanta un cx eccezionale, solo 0,3.**

#### **IL MOTORE V60 Magnesium**

Il 1000 "V 60 Magnesium", è già diventato una pietra miliare tra i **bicilindrici Aprilia**. Evoluzione del noto e apprezzato Rotax 998cc a V di 60°, è stato ulteriormente aggiornato per il 2006 per ottenere prestazioni ulteriormente migliorate nonostante rientri nei più severi limiti Euro 3.

Le sue caratteristiche progettuali lo ponevano già come **assoluto riferimento tra i bicilindrici di serie**, ma l'evoluzione incessante e i continui test del reparto ricerca e sviluppo Aprilia lo hanno ulteriormente migliorato.

**Nuove valvole di scarico più grandi (da Ø 31 a Ø 33 mm) migliorano la respirazione del motore**, in accordo con i **nuovi collettori di scarico anch'essi maggiorati nel diametro**. In questo modo il V60 Magnesium sprigiona ancora più potenza con **143 Cv a 10.000 giri**. Tutto questo restando sempre un riferimento per la sua sfruttabilità e **senza perdere un pizzico della proverbiale affidabilità Aprilia**.

**I nuovi silenziatori con finitura "silver" hanno un catalizzatore montato il più possibile vicino ai collettori**. Questa soluzione ha consentito di ridurre i tempi di attivazione del catalizzatore del 50% e di abbassare ulteriormente il livello di emissioni, al punto che Aprilia RSV 1000 R rientra senza alcuna difficoltà nei parametri **Euro 3**. **Il condotto secondario di scarico è stato prolungato di 200 mm per migliorare anche la coppia ai bassi regimi**.

Di pari passo con l'ottimizzazione fluidodinamica è arrivata **l'ottimizzazione della mappatura del sistema d'accensione-iniezione che ha ulteriormente migliorato l'erogazione a tutti i regimi**.

Il **“V60 Magnesium”** respira attraverso una **presa d’aria dinamica** collocata al centro del capolino, **denominata “Air Runner”, ridisegnata** per incrementare la portata del flusso di aria verso il “polmone” della moto proprio nella zona in cui la pressione dinamica è maggiore e perfettamente in asse con la moto. Un condotto passa attraverso il canotto di sterzo per portare aria in pressione alla cassa filtro da ben **10,3 litri di capacità**.

Una valvola parzializzatrice all’interno del condotto regola il flusso in accordo con la centralina fornendo al motore la giusta quantità d’aria alla giusta pressione. In questo modo il motore offre un’eccellente pienezza d’erogazione e un allungo considerevole, con il limitatore a 11.000 giri.

La possente voce del *V60 Magnesium* è smorzata da due risuonatori di Helmutz a volume differenziato che abbassano il rumore d’aspirazione ai regimi più critici.

L’airbox ospita anche il motorino del minimo che, agendo su una valvola a controllo elettronico, manda aria a valle della valvola a farfalla facilitando gli avviamenti a freddo e stabilizzando il minimo del motore.

L’Air Runner ha anche funzione portante, grazie a due leggeri braccetti d’alluminio sostiene, infatti, il cupolino e il faro anteriore, eliminando quindi qualsiasi antiestetico supporto.

Il filtro aria a pannello assicura una minor resistenza al passaggio dell’aria migliorando il rendimento del motore.

Il motore può contare su un impianto d’iniezione con corpi farfallati da ben 57 mm con un singolo iniettore per cilindro.

Grazie all’Air Runner la **sovrapressione all’interno dell’airbox aumenta con l’aumentare della velocità portando ad un guadagno del 3% della potenza alla velocità massima**.

La **centralina di nuova generazione** realizzata in collaborazione con Siemens VDO gestisce integralmente il motore. Riceve in tempo reale tutti i parametri vitali da ben 15 sensori (**temperature**: aria, liquido; **pressioni**: atmosferica, air box, olio; **sonda Lambda**; **sensori di rotazione**: albero motore albero a camme, farfalla, ruota posteriore; **sensori di posizione**: cavalletto, frizione, folle; **tensione batteria**) e li ridistribuisce agli attuatori in tempo reale.

**Nella flash Eprom è già contenuta la mappatura racing per gli scarichi liberi**. L’assistenza Aprilia potrà pertanto caricare tale mappatura su semplice richiesta del cliente per solo uso su pista.

**Tutte le informazioni passano attraverso una linea CAN (Controlled Area Network)**, per raggiungere la strumentazione che funge da terminale di autodiagnosi. In caso di un qualsiasi malfunzionamento il tecnico avrà subito sott’occhio il problema. La linea CAN utilizza due soli fili per far transitare tutte queste informazioni semplificando enormemente l’impianto elettrico e contribuendo alla leggerezza globale della moto.

RSV 1000 R è dotata di **cambio a rapporti ravvicinati**, soluzione **che consente di sfruttare al massimo le eccezionali prestazioni del V60 Magnesium**.

L’evoluzione tecnica non ha rinunciato alle caratteristiche peculiari che contraddistinguono la RSV fin dal primo modello.

- **Motore bicilindrico longitudinale a V di 60°** con distribuzione a **4 valvole** per cilindro e **doppio albero a camme** in testa comandato da un sistema misto a catena e ingranaggi.
- **Alimentazione ad iniezione elettronica:** con **corpi farfallati da 57 mm** e alimentazione dinamica tramite Air Runner. **Un iniettore per ogni cilindro.**
- **Accensione di tipo CDI** che utilizza **1 candela per cilindro.** Il controllo dell'accensione è affidato al **sistema di gestione integrata del motore** che controlla anche l'iniezione.
- **Lubrificazione a carter secco** con doppia pompa trocoidale, serbatoio olio separato e radiatore di raffreddamento.
- **Distribuzione mista ingranaggi/catena:** la coppia d'ingranaggi (uno per ogni catena di distribuzione) inseriti nel basamento permette di ridurre l'ingombro delle testate.

Completano il sofisticato bicilindrico gli **esclusivi brevetti Aprilia:**

- **Doppio contralbero di bilanciamento AVDC** (Anti Vibration Double Countershaft).
- **Frizione a comando idraulico on pompa radiale, assistita dal sistema brevettato PPC** (Pneumatic Power Clutch) per il controllo del saltellamento sulla ruota posteriore in staccata.

## IL TELAIO

Anni di competizioni ad altissimo livello hanno aiutato il reparto ricerca e sviluppo Aprilia a progettare un telaio universalmente riconosciuto come il miglior telaio per moto di serie.

La perfetta centralizzazione delle masse è stata un punto fermo nella realizzazione del telaio della RSV 1000 R. La struttura utilizza, come tradizione Aprilia, elementi fusi in lega di alluminio-silicio e stampati in Peraluman 450. Lunghi studi agli elementi finiti hanno permesso di ottimizzare il telaio che ha una rigidità torsionale eccezionale pur pesando soli 9650 grammi, una leggerezza che solo le strutture da competizione riescono ad eguagliare.

La ricerca maniacale della perfezione assoluta, e l'esperienza maturata nelle gare per derivate di serie ha portato a piccoli aggiornamenti anche per quel che riguarda il miglior telaio della categoria. **L'inclinazione del canotto di sterzo passa da 24° 45' a 25°, una configurazione leggermente più "aperta" che migliora ulteriormente sia la stabilità che la sicurezza di guida della moto, senza penalizzarne affatto la maneggevolezza.**

Il forcellone della RSV 1000 R è realizzato con elementi estrusi in Peraluman e fusioni in Al Si 7. La sua conformazione a doppia banana consente il passaggio dell'impianto di scarico a doppio silenziatore.

Anche in questo caso, il metodo degli elementi finiti ha consentito di ottimizzare sezioni e spessori. Il forcellone della RSV 1000 R pesa solo 4860 grammi, ben sotto la soglia dei 5 kg giudicata un riferimento per questo particolare tecnico.

## LE SOSPENSIONI

**La novità per il 2006 è l'arrivo anche per la RSV 1000 R della forcella Ohlins, praticamente lo stato dell'arte per un componente di vitale importanza per la dinamica della moto. La forcella ha steli da 43 mm di diametro e trattamento al nitrato di titanio per ottimizzarne la scorrevolezza. La sua particolare**

struttura con **foderi allungati e gambali ridotti** consente di diminuire i carichi su due punti critici della forcella stessa (boccola di scorrimento e fissaggio stelo-gambale). L'escursione della ruota è di 120 mm.

**Come le unità da competizione, la forcella consente le regolazioni micrometriche** per idraulica in smorzamento, in estensione, in compressione e precarico molla.

Il monoammortizzatore Sachs è equipaggiato con bomboletta d'azoto "piggy back" (separata ed integrata nel corpo) ed è regolabile in estensione, compressione, precarico molla e, **caratteristica peculiare di Aprilia, possibilità di regolarne la lunghezza agendo direttamente sull'ammortizzatore**, al fine di poter alzare o abbassare il retrotreno della moto in funzione dell'assetto desiderato, delle preferenze del pilota e delle altre regolazioni effettuate.

## **L'IMPIANTO FRENANTE**

Il massimo della moto sportiva merita il massimo degli impianti frenanti e la RSV 1000 R, **ancora una volta, è all'avanguardia della tecnologia, confermando l'impianto frenante anteriore "Triple Bridge" a pinze radiali, sviluppato in collaborazione con Brembo. I dischi anteriori da Ø 320 mm**, flottanti in acciaio, utilizzano piste ribassate per minimizzare peso e inerzie, a tutto vantaggio di una guida ancora più efficace.

L'impianto radiale sulla RSV 1000 R MY 06 è abbinato ad una pompa anch'essa radiale, a formare **l'impianto freni tra i più sofisticati tra quelli montati attualmente su una moto di serie.**

**Sia l'impianto anteriore, sia quello posteriore utilizzano tubazioni in treccia metallica di derivazione aeronautica**, che eliminano l'effetto polmone delle tubazioni convenzionali assicurando massima precisione della frenata.

## **LA COMPONENTISTICA**

Quello che caratterizza e distingue in modo particolare l'**Aprilia RSV 1000 R** è la cura e l'attenzione dedicata ad ogni singolo elemento e dettaglio che la compone. Attenzione che permette di **umentare prestazioni e funzionalità, riducendo il peso e aumentando considerevolmente la qualità delle finiture del prodotto.**

**Le nuove sovrastrutture della RSV 1000 R MY '06 sono state ulteriormente semplificate. Le fiancate della carenatura sono ora composte da due pezzi per lato per agevolare al massimo la manutenzione. Inoltre tutta la viteria ha subito importanti aggiornamenti con livelli di finitura ancora migliorati.**

In termini di componentistica vanno segnalati :

- **La nuova forcella Öhlins con steli trattati al nitrato di titanio (TiN);**
- **Il perno e la piastra inferiore del canotto di sterzo in alluminio;**
- **I freni anteriori con pinze radiali;**
- **Il piedino attacco pinza freno forgiato per garantire maggiore rigidità e stabilità in frenata;**
- **Il cruscotto:** di tipo misto (digitale-analogico) **riceve tutte le informazioni dalla linea CAN e diventa parte integrante del sistema di autodiagnosi** essendo dotato di memoria storica. Mantiene le indicazioni del precedente (compresa la possibilità di autocronometrarsi con memoria degli ultimi 40 giri) con **un design estremamente moderno e compatto e un peso limitatissimo (soli 220 g). Tutte le funzioni sono comandate da tre comodi tasti.** L'illuminazione a led è regolabile su tre livelli: bianca nella zona analogica e rossa nella zona digitale;

- **Il faro anteriore** utilizza **quattro elementi per una visione perfetta durante la guida al buio**. La massima ricercatezza nella realizzazione della moto è evidenziata anche nella cura che traspare da elementi apparentemente insignificanti come i portalampe realizzati in alluminio anodizzato blu.
- **Gli indicatori di direzione sono perfettamente integrati nella moto con trasparenti bianchi**. Quelli anteriori sono incorporati negli specchietti retrovisori, quelle posteriori sono integrate nel codino, così non è più necessario smontarle separatamente per l'utilizzo della moto in pista. **Allo stesso modo il portatarga posteriore può essere rimosso velocemente**.
- **La chiave espressamente realizzata per la RSV 1000 R** ha la codifica interna e inoltre il blocchetto d'accensione è **dotato, di serie, di immobilizer**.
- **Le ruote in lega a razze sdoppiate con il design dei cerchi forgiati della RSV 1000 R Factory**.

## **I COLORI**

Nuove accattivanti grafiche nei colori Aprilia Black, Aprilia White e Rosso Fluo rendono ancor più aggressiva l'estetica della RSV 1000 R, sportivamente "italiana".

## **GLI ACCESSORI**

- Kit impianto di scarico Akrapovič completo omologato
- Slip-on Akrapovič omologati
- Ruote forgiate in alluminio
- Ammortizzatore di sterzo Öhlins
- Monoammortizzatore Öhlins
- Parti in carbonio
- Leveraggio cambio rovesciato in Ergal
- Pedane regolabili in alluminio
- Zaino serbatoio
- Antifurto elettronico
- Sella passeggero "Comfort", con imbottitura maggiorata e maniglie integrate
- Cavalletto da pista
- Pignone Z15 per solo uso in pista
- Impianto di scarico completo Akrapovic Aprilia Racing EVO6 per solo uso in pista

**Scheda Tecnica APRILIA RSV 1000 R**

<b>Tipo motore</b>	<b>V60 Magnesium</b> Bicilindrico a V longitudinale di 60°, 4 tempi, raffreddamento a liquido con circuito pressurizzato a tre vie, distribuzione bialbero in testa comandato da sistema misto ingranaggi/catena, quattro valvole per cilindro, doppio contralbero antivibrazioni (brevetto AVDC).
<b>Carburante</b>	Benzina Senza Piombo 95 RON
<b>Alesaggio e corsa</b>	97 x 67,5 mm
<b>Cilindrata totale</b>	997,62 cc
<b>Rapp. di compressione</b>	11,8 : 1
<b>Potenza max all'albero</b>	105,24 kW (143 Cv) a 10.000 giri/minuto
<b>Coppia max all'albero</b>	10,3 kgm (101 Nm) a 8.000 giri/minuto
<b>Alimentazione</b>	Sistema integrato di gestione elettronica del motore. Iniezione elettronica multipoint indiretta. Diametro corpi farfallati Ø 57 mm. Air Box da 10,3 litri con presa dinamica Air Runner.
<b>Accensione</b>	Elettronica digitale, con una candela per cilindro, integrata con l'iniezione
<b>Avviamento</b>	Elettrico
<b>Scarico</b>	Doppio silenziatore con catalizzatore a tre vie e sonda lambda (Euro 3)
<b>Generatore</b>	12V – 500 W
<b>Lubrificazione</b>	A carter secco con serbatoio olio separato. Doppia pompa trocoidale con radiatore raffreddamento olio. Serbatoio olio in acciaio
<b>Cambio</b>	a 6 rapporti, rapporto di trasmissione: 1° 34/15 (2,27) 2° 31/19 (1,63) 3° 26/20 (1,3) 4° 24/22 (1,091) 5° 24/25 (0,96) 6° 23/26 (0,88)
<b>Frizione</b>	Dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico servoassistito (brevetto PPC) Tubo frizione in treccia metallica Pompa radiale con pistoncini da Ø 15 mm
<b>Trasmissione primaria</b>	Ad ingranaggi a denti diritti, rapporto di trasmissione: 60/31 (1,935)
<b>Trasmissione secondaria</b>	A catena Rapporto di trasmissione: 40/16 (2,5)
<b>Telaio</b>	A doppio trave inclinato in lega di alluminio scatolato.
<b>Sospensione anteriore</b>	Forcella Öhlins upside-down, steli Ø 43 mm e riporto al nitrato di titanio (TiN), regolabile in compressione, estensione e precarico molla. Escursione ruota 120 mm. Gambaletti ribassati a fissaggio pinze radiali.
<b>Sospensione posteriore</b>	Forcellone in lega di alluminio a doppia banana, biellismo progressivo con



	<p>sistema APS.</p> <p>Ammortizzatore idraulico Sachs regolabile in estensione, compressione, precarico molla e lunghezza. Escursione ruota 133 mm.</p>
<b>Freni</b>	<p>Ant.: Brembo a doppio disco flottante in acciaio inox Ø 320 mm. Pinze con fissaggio radiale a quattro pistoncini con diametro Ø 34 mm e 4 pastiglie in materiale sinterizzato.</p> <p>Tubo freno in treccia metallica.</p>
	<p>Post.: Brembo a disco d'acciaio inox Ø 220 mm. Pinza a due pistoncini diametro Ø 32 mm e pastiglie in materiale sinterizzato.</p> <p>Tubo freno in treccia metallica</p>
<b>Cerchi</b>	<p>In lega d'alluminio</p> <p>Ant.: 3,50 X 17" Post.: 6,00 X 17"</p>
<b>Pneumatici</b>	<p>Radiali tubeless;</p> <p>ant.: 120/70 ZR 17</p> <p>post.: 190/50 ZR 17 (alternativo: 180/55 ZR 17 o 190/55 ZR 17)</p>
<b>Dimensioni</b>	<p>Lunghezza max 2035 mm</p> <p>Larghezza max 730 mm (al manubrio)</p> <p>Altezza max 1130 mm (al cupolino)</p> <p>Altezza sella 810 mm</p> <p>Altezza manubrio 830 mm ai punti esterni</p> <p>Interasse 1418 mm</p> <p>Avancorsa 101,7 mm</p> <p>Angolo di sterzo 25°</p>
<b>Peso</b>	189 Kg a secco
<b>Serbatoio</b>	Capacità 18 litri, di cui riserva 4 litri
<b>Colori disponibili</b>	Aprilia Black, Aprilia White, Rosso Fluo