

ニュースリリース PGJ17-003

メディア関係者 各位

2017年3月1日
ピアッジオグループジャパン株式会社

アприリア 2017年モデル(EURO 4対応) RSV4 RF および TUONO 1100 Factory の受注開始

ピアッジオグループジャパン株式会社(本社:東京都港区三田一丁目、代表取締役 フランチェスコ・ファビアーニ)は、アприリアの2017年モデルとして、究極のスーパースポーツ『RSV4 RF』(参考予定小売価格2,750,000円消費税込)および『TUONO V4 1100 Factory』(参考予定小売価格 1,998,000円消費税込)を全国のアприリア正規販売店のRSV4取扱店にて、受注を開始致します。なお、この度の商品アップデートで最大の特徴として、両モデルともに排ガス基準EURO4対応になり、日本仕様もEU仕様と同出力設定が標準となりました。

新型アприリア RSV4 RF

- 国内出荷時期 : 2017年6月頃予定
- 参考予定価格 : ¥2,750,000(消費税8%込)
- 生産開始月 : 2017年3月より順次予定
- 受注開始日 : 2017年3月1日(水)

アприリアの栄光のレース経験から生まれた超越的な勝利のプロジェクトの結果として、アприリアRSV4は最高のスーパーバイクであり続けるために根本から進化しました。

新しいオーリンズ製サスペンションシステム、新しいブレーキシステム、コーナリングABSとダウンシフターを装備した新しいAPRC電子制御パッケージによって、以前よりもラップタイムが縮まるでしょう。7度のスーパーバイク世界チャンピオンに輝いたシャシー構造と201HPユーロ対応エンジンのコンビネーション

RSV4 RF(17年モデル)商品概要

- ◆ボディーカラー: スーパーポール
- ◆既存モデルからの主な変更点:
 - グラフィックの変更(GPマシーンに近いデザイン)
 - TFTカラーディスプレー
 - オーリンズNXフロントフォーク
 - オーリンズTTXリアショックアブソーバー
 - 新型Fブレーキディスクの変更(Φ820mm→Φ830mm)
 - ブレンボM50フロントキャリパー
 - ボッシュ9.1MPコーナリングABSの採用
 - EURO4対応で、本国仕様と同じ出力設定が標準
 - 新型の軽量ピストン及び新型バルブスプリング
 - 可変インテークダクト廃止による軽量化
 - 新型エキゾーストシステム
 - 新型ECU及びAPRCシステムの更新
 - クイックシフト(AQS)の更新(ダウンシフトの対応)
 - クルーズコントロール及びピットレーンリミッターの追加

アприリアRSV4は、わずか数年でワールドSBKを制覇し、6年間に7つ世界タイトルを獲得して、初参戦のFIMスーパーストックカップでも優勝する能力がある、革新的なプロジェクトの自然な進化です。そのチャンピオンシップは、ファクトリー仕様から派生したバイクに捧げられました。ジャーナリストに絶賛され、世界中のライダーから絶大な支持を集めたRSV4は、右に出る者のいないセグメントを代表するモデルとなり、ス

一ツ性とパフォーマンスの基準点となりました。短い歴史の中で54もの選手権タイトルを獲得したアプリリアが、レース部門の勝利経験を活かすことで達成した最良の事例です。サーキットで研かれ、量産車に受け継がれた技術は、アプリリアレーシングが用意したマシンと同じ興奮を誰にでも提供します。

明晰な設計と応用技術においてぬかりのないRSV4は、量産スポーツバイクではかつて無かった65° V4エンジンを中心に構想が練されました。GP250クラスにおいて143のグランプリレースを制し18のタイトルを勝ち取った名跡を受け継ぐフレームを採用し、エンジンとバイクの運動性能を制御する最先端の応用電子システムによって強化されました。ライドバイワイヤマルチマップアクセルを標準装備した初めてのメーカーであり、自己較正やウイリーコントロールといった独特な機能を持ち、最高のパフォーマンスの供給効率をこれまでにないレベルにまで引き上げたAPRCダイナミックコントロールシステムの特許を最初に取得したメーカー。これがアプリリアの真の姿です。

新型 RSV4 開発にあたっての大きな目標は、初代 2009 年モデルから離れた別のマシンに仕立てることでした。一切の妥協を排した最高のスーパーバイクであるために、パフォーマンスと効率性の面で現行アプリリアレーシングバイクに最も近いマシンとなりました。WSBK やモト GP といった最高峰のスプリント選手権で培った経験のおかげで、アプリリアは、新しいフルライドバイワイヤスロットルや先進のAPRC ダイナミックコントロールパッケージのような技術を量産車にフィードバックすることができます。

従来よりも 1 秒以上速く

新型アプリリア RSV4 の開発を通しての主目的は、常に唯一つ、セグメントにおける最速のスーパーバイクになることでした。それを実現するために、アプリリアはエレクトロニクス、サスペンション、ブレーキなど、あらゆる面すでに高いレベルにある RSV4 をリファインし、アプリリアレーシングの最高の技術を取り入れました。パワープラントに部分的な改良を加えることで、パワーと使い勝手を犠牲にすることなくユーロ 4 規制に適応した新しい RSV4 は、従来型に比べて大きくラップタイムを縮めるでしょう。

新型 APRC: エレクトロニクスの最先端を行くアプリリアから

アプリリア RSV4 RF は、アプリリアによって設計され特許を取得したダイナミックコントロールパッケージに大幅な改良を加え、従来型ですでにトップレベルにあったものをさらに完璧に仕上げました。APRC(アプリリア・パフォーマンス・ライド・コントロール)は、ワールドスーパーバイクで勝利に導いた技術から直接フィードバックされた高名なダイナミックコントロールシステムで、現在市場で入手できる中で最も完成され、洗練されたシステムです。その進化は、主としてバイクの動きを正確に検出する機能を向上させ、より効率的な電子制御をもたらす慣性プラットフォームの配置変更によって実現しました。

第 4 世代のアプリリア APRC の進化は、スロットルボディの余剰な電子制御関連部品をすべて排除して 590g の軽量化を図った、新しいフルライドバイワイヤスロットルの素晴らしい電子制御を完全に適合させた点にあります。

アプリリア RSV4 RF に標準装備された APRC には以下の機能が含まれます。

- 新しい ATC: アプリリア・トラクション・コントロール。実用的なジョイスティックによって(スロットルを戻すことなく)8 段階に即座に調整可能になりました。さらにファインチューニングを加えることでより効率の高い作動ロジックを実現しました。

- **新しい AWC:** アプリリア・ウイリー・コントロール。3 レベルに調整可能。慣性プラットフォームの配置変更によって、新しい、より正確な動作プロセスを実現しました。ウイリーコントロールは、より実用的になつた新しい左スイッチボックスによって、ATC と同様、スロットルを閉じることなく即座に調整できるようになりました。
- **新しい ALC:** アプリリア・ローンチ・コントロール。サーキットでのみ使用できる機能で、3 段階に調整可能。より効率的な新しい動作プロセスが採用されました。
- **新しい AQS:** アプリリア・クイック・シフト。スロットルを閉じることなく、クラッチも使わずにシフト操作が可能な電子制御トランスミッションです。新たにシフトダウン機能も備え、クラッチを使わずにシフトダウンが可能です。アクセルを開けた状態でのシフトダウン機能は他に類を見ません。
- **新しい APL:** アプリリア・ピット・リミッター。サーキットのピットレーンで許されているトップスピードを選択し、その速度に制限する機能です。公道上の定められた速度制限に簡単に合わせることもできます。
- **新しい ACC:** アプリリア・クルーズ・コントロール。新しい電子制御により、スロットルに触れることなく設定されたスピードを維持でき、ロングツーリングで非常に便利な、先進のクルーズコントロールシステムが導入されました。

第 4 世代の APRC システムに加えて、RSV4 RF には高度なマルチマップコーナリング ABS が工場出荷時から標準装備されています。これは Bosch と共同開発されたもので、公道における安全性を飛躍的に高めるだけでなく、サーキットにおける最高のパフォーマンスも約束します。軽量コンパクトな躯体に精緻な機能を組み込んだ 9.1MP システムは、横加速度、フロントブレーキレバーにかかる圧力、ロール/ピッチ/ヨー角度、減速と安定性を絶妙にバランスさせるブレーキ動作の変化など、様々なパラメーターを常にモニターする専用アルゴリズムにより、ブレーキングとコーナーでの ABS 介入を最適化しました。新しい ABS システムは、突発的なブレーキングによるリアホイールのリフトを抑えるアプリリア RLM(リア・リフトアップ・ミティゲーション)システムとともに機能します。アプリリア専用の指標に従って微調整が加えられたコーナリング ABS は、感度を 3 段階に調整することが可能で、オフにすることもできます。3 種類のコーナリング ABS マップは、3つの新しいエンジンマップ(スポーツ、トラック、レース)のいずれとでも組み合わせができる、経験や技術レベルの異なるライダーが、それぞれの走行スタイルに最適な組み合わせを見つけることができます。3 種類のマップはすべて「フルパワー」ですが、アプリリア V4 エンジンが 201HP をアスファルトに伝える過程と、エンジンブレーキの作動割合に違いがあります。

RSV4 の電子制御システムの総合的な改良は、これまでにない表示オプションを備えた真のデジタルコンピュータである、新しいカラー TFT メーターによって完結します。選択できる 2 種類のスクリーンページ(ロードとレース、双方とも夜間およびバックライト付き昼間表示)は、多彩な表示項目に対応しています。RSV4 RF の標準装備(RSV4 RR ではオプション)として、Bluetooth を介して車両にスマートフォンを接続するアプリリアマルチメディアプラットフォーム、V4-MP の新しいバージョンがあります。レースで行うように、分析のためにデータをラップトップ PC にダウンロード(またはスマートフォンに直接表示)し、コーナー電子セッティング較正システムによって、最も速い正確なコーナリングへ導きます。新しい V4-MP には、スマートフォンのバッテリー消費を最小限に抑える新しい接続プロトコルが追加されています。さらに、コーナーごとに電子セッティングを管理できるよう、すでにマッピングされた豊富な回路の提供に加えて、アプリリアが提供したリストにない新しい回路をユーザーが取得することも可能です。V4-MP には、スマートフォンの音声コマンドと電話の着信/発信を管理する、アプリリアが新型 RSV4 で初めて導入したインフォテイメントシステムも含まれています。これらの活用は、デジタルメーターでも表示、管理されます。

ユーロ 4 エンジン。これまでと同様の卓越したパフォーマンス

イタリアンテクノロジーの珠玉ともいえる他に類を見ない特性。常に最高のスーパーバイクの創出につながったその特徴に変わりはありません。これは、ア普リリアによって製造されたかつてない革命的かつパワフルな、スリムな高性能 V4 エンジンを搭載した、世界で初めてのフルスケール量産モーターサイクルです。極めてコンパクトなサイズと軽さのために、そして「総合」電子制御を利用するために明確に作られたエンジン。イタリアン V4 の今回の進化で実施された変更は、ユーロ 4 承認を達成しただけでなく、パワーと最大トルクを犠牲にすることなく(201HP/13,000rpm、115Nm/10,500rpm を維持)、全体的な信頼性とパフォーマンスも高めました。そして、ア普リリア V4 エンジンの真のサウンドトラックであったその独特なサウンドも失われていません。そのパワープラントは、ダブル O² センサーと内蔵バルブを持つサイレンサーを装備した新しいエグゾーストシステムを採用しています。エンジン ECU は新型で、優れた演算能力によって最大回転数の引き上げを可能とし、従来型より 300rpm プラスされました。そのため、エンジンは増強された能力に絶対の自信を持っており、これを理由に、すでに必要ないと判断から可変タイミングインテークダクトが廃止されました。この決定は、燃料システム部品を 500g 軽量化することに貢献しました。パフォーマンスと信頼性を向上させるために、ブローバイの作用を低減するまったく新しいセグメントの新型軽量ピストンを導入しました。さらに、摩擦を低減するためにコネクティングロッドヘッドにホーニング処理が追加されました。バルブスプリングは、運動負荷の高い状態での信頼性を確保するために新しくなりました。バルブは、最適化されたタイミングの恩恵を受け、パフォーマンスと信頼性が高められました。トランスマッisionには、完璧なシフト操作を保証するリニアセンサーが装備されています。

シャシー:新しいブレーキとサスペンション

ア普リリアは世界で最も優れたシャシーメーカーのひとつとして知られています。RSV4 は、ア普リリアがトップレベルの世界選手権で培った技術力の統合を象徴しています。RSV4 RF(そしてこれまでの世代の RSV4 でも常に特徴となっていた)の、今もって他の追随を許さない独自性は、標準装備のシャシーが提供する類稀な調整範囲の広さです。実際にア普リリアは、フレーム内のエンジン搭載位置、ステアリングシステムアングル、スイングアームピボットの高さとリアの車高をライダーが調整できる唯一のスーパーバイクです。もちろんサスペンションはフルアジャスタブルタイプです。まさに、実際のレーシングバイクのようです。

RSV4 の RF バージョンは、油圧およびスプリングプリロード双方の素晴らしい調整機能を持った、より洗練された新しいサスペンションを備えています。フォークは最新の Öhlins NIX ユニットで、TTX ショックアブソーバーも同様です。後者はショックアブソーバー自体の反応時間を向上させる、新しいプログレッシブリンクによって作動します。同じく Öhlins から供給された、調整可能なステアリングダンパーも装備されています。新型 RSV4において、ア普リリアは Brembo 製ブレーキシステムに重要な変更を加えました。フロントは、より優れた摩擦係数の新しいブレーキパッドを採用したモノブロック M50 キャリパーによって挟まれる、直径を 330mm に拡大した 5mm 厚の新型ステンレススチール製ディスクのペアが使用されています。

バージョンとカラーリング

ア普利亞 RSV4 RF 是、新しい Öhlins 製サスペンションシステムと軽量な鍛造アルミリムを標準装備した高級バージョンです。かつての「Superpole」バージョンを思い起こさせる専用グラフィックが目を引きますが、グラフィックパターンは異なっています。



RSV4 RF 主要諸元

エンジン	4ストローク 水冷 65° V型4気筒 DOHC 4バルブ
総排気量	999 cc
ボア / ストローク	78 mm / 52.3 mm
最高出力	201 HP(148 kW) / 13,000 rpm
最大トルク	115 Nm / 10,500 rpm
燃料供給方式	電子制御燃料噴射システム、マレリ製 48 mm スロットルボディ、ライド・バイ・ワイヤ エンジンマネージメントシステム
点火方式	電子制御イグニッションシステム
潤滑方式	ウェットサンプ
始動方式	セルフ式
トランスミッション	6速カセットタイプ アプリリアクイックシフト(AQS)付フルクロスレシオ
変速比	(1速)2.600 (2速)2.063 (3速)1.700 (4速)1.476 (5速)1.348 (6速)1.259
一次減速比	1.659
最終減速比	41/16 (2.562)
クラッチ	機械式スリップパーシステム付湿式多板クラッチ
フレーム	アルミツインスーパーフレーム、オーリンズ製ステアリングダンパー
サスペンション(F)	オーリンズ NIX テレスコピック倒立フォーク 43 mm
サスペンション(R)	オーリンズ TTX モノショックビギーバックタイプ
ブレーキ(F)	330 mm 軽量ステンレス製フローティングデュアルディスク、ブレンボ製 M50 モノブロック ラジアルマウント 30 mm 4ピストンキャリパー
ブレーキ(R)	220 mm ディスク ブレンボ製 32 mm 2ピストン フローティングキャリパー
ABS	ボッシュ製 9.1MP コーナリング ABS 3マップ
ホイール(F)	3.5J x 17 軽量鍛造アルミホイール
ホイール(R)	6.0J x 17 軽量鍛造アルミホイール
タイヤ(F)	120/70-ZR17
タイヤ(R)	200/55-ZR17
全長	2,055mm
ホイールベース	1,435mm
シート高	840 mm
車両重量	204Kg
燃料タンク容量	18.5 L

アピリア TUONO V4 1100 FACTORY

- 国内出荷時期 : 2017年6月頃予定
- 参考予定価格 : ¥1,998,000(消費税8%込)
- 生産開始月 : 2017年3月より順次予定
- 受注開始日 : 2017年3月1日(水)

4度のワールドSBKチャンピオンに輝いたRSV4直系の、最も速く、最もスポーティなネイキッドとして、卓越したパフォーマンスレベルを達成するための新しい進化の段階がやってきました。APRC、コーナリングABS、ピットリミッター、クルーズコントロールを備えた、先進のダイナミックコントロールパッケージを含む、新しい洗練された電子制御。真似のできない175HPを発生するV4エンジンは、素晴らしいパフォーマンスを一切犠牲にすることなくユーロ4承認を得ます。サスペンションとブレーキを改良しました。

TUONO V4 1100 Factory(17年モデル)商品概要

- ◆ボディーカラー: スーパーポール
- ◆既存モデルからの主な変更点:
 - 排気量を拡大 (999cc→1077cc)
 - EURO4対応で、本国仕様と同じ出力設定が標準
 - ヘッドライト及びフロントカウル形状の変更
 - RSV4と同形状のテールデザインを採用
 - TFTカラーディスプレー
 - オーリンズNXフロントフォーク
 - 新型Fブレーキディスクの変更(Φ220mm→Φ230mm)
 - ブレンボM50フロントキャリパー
 - ボッシュ9.1MPコーナリングABSの採用
 - 新型エキゾーストシステム
 - 新型ECU及びAPRCシステムの更新
 - クイックシフト(AQS)の更新(ダウンシフトの対応)
 - クルーズコントロール及びピットトレーンリミッターの追加

無敵です。これまで以上に。アピリアのネイキッドシリーズは、これまで最もアドレナリンを沸き立たせる効率的なバイクの1台として、長い間支持を集めて来たモーターサイクルファミリーの後継者です。長年に渡って一線級のレースで勝利を重ねて来たアピリアのノウハウとTuonoの歴史に基づく経験によって、絶対的なパフォーマンスと精巧さを達成しています。それにより、サーキットでの素晴らしい走りと公道での多彩な楽しみを発揮する、カウリングを脱いで高いハンドルバーを装備した唯一スーパーバイクとして認知されました。Tuono V4 1100 Factoryは、より要求レベルの高いユーザーのための高級バージョンで、多くのコンポーネントをアピリアRSV4 RFスーパーバイクから受け継いでいます。2017年モデルでアピリアが提供する進化のステップには、これまでと同様、非常に目を引くファクトリー仕様の外装とグラフィックも含まれています。

完全に改良されたエレクトロニクス

最も重要な革新は、APRCシステムを備え、常に「クラス最高」とみなされて来た、アピリアTuono V4のオンボードエレクトロニクスに関係しています。アピリア・パフォーマンス・ライド・コントロールは、ワールドスーパーバイクで勝利に導いた技術から直接フィードバックされた特許制御システムで、市場で入手できるものの中で最も完成された精巧なシステムです。新しいフルライドバイワイヤスロットルの電子制御と完璧に適合した、Tuono V4 1100に標準装備されている第4世代のAPRCは、スロットルボディの余剰な電子制御関連部品をすべて排除することで590gの軽量化を果たしています。慣性プラットフォームの配置変更によって、APRCはバイクの動きをより正確に検出できるようになり、さらに効率的な電子制御プロセスを実現しました。

Tuono V4 1100 RR と Tuono V4 1100 Factory APRC には以下の機能が含まれます。

- **新しい ATC:** アプリリア・トラクション・コントロール。実用的なジョイスティックによって(スロットルを戻すことなく)8段階に即座に調整可能になりました。さらにファインチューニングを加えることでより効率の高い作動ロジックを実現しました。
- **新しい AWC:** アプリリア・ウイリー・コントロール。3レベルに調整可能。慣性プラットフォームの配置変更によって、新しい、より正確な動作プロセスを実現しました。ウイリーコントロールは、より実用的になった新しい左スイッチボックスによって、ATC と同様スロットルを閉じることなく即座に調整できるようになりました。
- **新しい ALC:** アプリリア・ローンチ・コントロール。サーキットでのみ使用できる機能で、3段階に調整可能。より効率的な新しい動作プロセスが採用されました。
- **新しい AQS:** アプリリア・クイック・シフト。スロットルを閉じることなく、クラッチも使わずにシフト操作が可能な電子制御トランスマッisionです。新たにシフトダウン機能も備え、クラッチを使わずにシフトダウンが可能です。アクセルを開けた状態でのシフトダウン機能は他に類を見ません。
- **新しい APL:** アプリリア・ピット・リミッター。サーキットのピットレーンで許されているトップスピードを選択し、その速度に制限する機能です。公道上の定められた速度制限に簡単に合わせることもできます。
- **新しい ACC:** アプリリア・クルーズ・コントロール。新しい電子制御により、スロットルに触れることなく設定されたスピードを維持でき、ロングツーリングで非常に便利な、先進のクルーズコントロールシステムが導入されました。

新型 Tuono 1100 V4 シリーズには、Bosch と共同開発された高度なマルチマップコーナリング ABS システムが装備されており、サーキットでのパフォーマンスを一切犠牲にすることなく、公道における最高の安全性を約束します。軽量コンパクトな躯体に精緻な機能を組み込んだ 9.1MP システムは、横加速度、フロントブレーキレバーにかかる圧力、ロール/ピッチ/ヨー角度、減速と安定性を絶妙にバランスさせるブレーキ動作の変化など、様々なパラメーターを常にモニターする専用アルゴリズムにより、ブレーキングとコーナーでの ABS 介入を最適化しました。新しい ABS システムは、突発的なブレーキングによるリアホイールのリフトを抑えるアプリリア RLM(リア・リフトアップ・ミティゲーション)システムとともに機能します。アプリリア専用の指標に従って微調整が加えられたコーナリング ABS は、感度を 3段階に調整する事が可能で、オフにすることも可能です。さまざまなレベルのライダーがベストな組み合わせを見つけ出せるよう、3種類のコーナリング ABS マップは、それぞれ 3つの新しいエンジンマップ(Sport, Track, Race)と組み合わせることができます。3つのエンジンマップはすべて「フルパワー」ですが、アプリリア V4 が発揮する 175HP の出力特性と、エンジンブレーキの作動割合に違いがあります。

カラーTFT デジタルメーターも、多彩な表示オプションを持つ完全なニュータイプです。選択できる 2種類のスクリーンページ(ロードとレース、双方とも夜間およびバックライト付き昼間表示)は、多彩な表示項目に対応しています。スマートフォンを車両に接続することができるアプリリア・マルチメディア・プラットフォーム、V4-MP の新バージョンがオプションで用意されています。レースで行うのと同様に、分析のためにデータをラップトップ PC にダウンロード(またはスマートフォンに直接表示)し、コーナー電子セッティング較正システムによって正確なコーナリングを提案します。新しい V4-MP には、スマートフォンのバッテリー消費を最小限に抑える新しい接続プロトコルが追加されています。さらに、コーナーごとに電子セッティングを管理できるよう、すでにマッピングされた豊富な回路の提供に加えて、アプリリアが提供したリストにない新しい回路

をユーザーが取得することも可能です。V4-MP は、スマートフォンの音声コマンドと電話の着信/発信を管理する、アピリアが新型 Tuono V4 で初めて導入した新しいインフォテイメントシステムを装備しています。

ユーロ 4 エンジン。これまでと同様の刺激的なパフォーマンス

Tuono V4 1100 は、独特な特性を持つ 65° V4 エンジンを搭載した唯一のネイキッドです。幅の狭い V 型構造は、重量を中心に集めてコンパクトなシャシーを実現するのに役立つ、前後長の極めてコンパクトなエンジンの製作を可能にしました。イタリアン V4 の今回の進化で実施された変更は、ユーロ 4 認証を達成したことはもちろん、多くのライダーを魅了する素晴らしいキャラクターとサウンドを犠牲にすることなく、全体的な信頼性とパフォーマンスも高めました。そのパワープラントは、ダブル酸素センサーと内蔵バルブを持つサイレンサーを装備した新しいエグゾーストシステムを採用しています。新しいエンジン ECU は、優れた演算能力によって最高回転数の引き上げを可能とし、従来型より 500 rpm 高くなりました。最高の信頼性を確保し、同時に摩擦抵抗を減らすために、ピストンピンには DLC 表面処理が施され、コネクティングロッドヘッドは表面研磨処理されています。燃焼室の成形には、融合法ではなくより緻密に数値で制御された機械加工処理が用いられています。一方、トランスミッションには完璧なギアシフト操作を約束するリニアセンターが装備されています。

新型 RSV4 から受け継がれたサスペンションとブレーキ

7 度の世界スーパーバイクチャンピオンを獲得しているアピリア RSV4 謙りのフレームが生み出す、新型 Tuono V4 シリーズの抜群のハンドリングと安定性が認められるならば、それはブレーキとサスペンションに関する重要な情報を提供することになります。フロントの Brembo 製ブレーキシステムは新型 RSV4 からダイレクトに引き継がれたもので、330 mm に拡大された新しいステンレススチール製デュアルディスク、それを挟み込む新しいモノブロック M50 キャリパー、それを作動させるハンドル上のラジアルマスター・シリンダーで構成されています。アピリア Tuono V4 1100 Factory は、油圧ダンパーとスプリングプリロードをフルアジャストできる、最新の Öhlins NIX を装備しています。このユニットは、前モデルに比べて約 400 g 軽量化されており、同じブランドのリアショックアブソーバー、ステアリングダンパー（同じく調整可能）と組み合わされています。

バージョンとカラーリング

Tuono V4 1100 Factory の Superpole グラフィックは、明るい独特な色遣いで、伝統的なアピリアスタイルらしい明確な反体制的スピリットを持っています。Tuono V4 1100 Factory は、洗練された Öhlins 製サスペンションシステムのトリオと、RSV4 謙りの素晴らしいテールカウル（2 人乗り可能）によるスタイリッシュさで、技術的にも際立っています。Tuono V4 1100 Factory は、リアにワイドな 200/55 サイズの Pirelli 製ディアブロ・スーパーコルサを装着しています。

aprilia®

PRESS INFORMATION



TUONO V4 1100 Factory 主要諸元

エンジン	4ストローク 水冷 65° V型4気筒 DOHC 4バルブ
総排気量	1,077 cc
ボア / ストローク	81 mm / 52.3 mm
最高出力	175 HP(129 kW) / 11,000 rpm
最大トルク	121 Nm / 9,000 rpm
燃料供給方式	電子制御燃料噴射システム、マレリ製 48 mm スロットルボディ、ライド・バイ・ワイヤ エンジンマネージメントシステム
点火方式	電子制御イグニッションシステム
潤滑方式	ウェットサンプ
始動方式	セルフ式
トランスミッション	6速力セッタタイプ アプリリアクイックシフト(AQS)付フルクロスレシオ
変速比	(1速)2.600 (2速)2.063 (3速)1.700 (4速)1.455 (5速)1.308 (6速)1.222
一次減速比	1.659
最終減速比	42/15 (2.8)
クラッチ	機械式スリップパーシステム付湿式多板クラッチ
フレーム	アルミツインスーパーフレーム、オーリンズ製ステアリングダンパー
サスペンション(F)	オーリンズ NIX テレスコピック倒立フォーク 43 mm
サスペンション(R)	オーリンズ製モノショックビギーバックタイプ
ブレーキ(F)	330 mm 軽量ステンレス製フローティングデュアルディスク、ブレンボ製 M50 モノブロック ラジアルマウント 30 mm 4ピストンキャリパー
ブレーキ(R)	220 mm ディスク ブレンボ製 32 mm 2ピストン フローティングキャリパー
ABS	ボッシュ製 9.1MP コーナリング ABS 3マップ
ホイール(F)	3.5J x 17
ホイール(R)	6.0J x 17
タイヤ(F)	120/70-ZR17
タイヤ(R)	200/55-ZR17
シート高	825 mm
燃料タンク容量	18.5 L

◇お客様お問い合わせ先:

ピアッジオコール 03-3453-3903

◇報道関係者お問い合わせ先:

ピアッジオグループジャパン株式会社

〒108-0073 東京都港区三田 1-4-28 三田国際ビル 2211

- マーケティングマネージャー: 中根 知彦 (なかねともひこ) 携帯電話: 070-4111-7951
- PR マーケティング: 河野 僚太 (こうのりょうた) 携帯電話: 080-2380-9691

E-Mail press@piaggio.co.jp (共通)

代表電話 03-3454-8880 FAX 03-3454-8868