

PRESS INFORMATION

ニュースリリース PGJ18-001

メディア関係者 各位

2018 年 2 月 15 日

ピアッジオグループジャパン株式会社

アプリリア 2018 年モデル RSV4 RF および TUONO V4 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：東京都港区芝 2 丁目、代表取締役 ネリ・ミクラウス）は、アプリリアの究極のスーパースポーツ『RSV4 RF』（メーカー希望小売価格 2,750,000 円消費税込）と、そのスタイリングイメージと多くのコンポーネントを共有するネイキッドスーパースポーツ『TUONO V4 1100 Factory』（メーカー希望小売価格 1,998,000 円消費税込）の 2018 年モデルを全国のアプリリア正規販売店の RSV4 取扱店にて、2 月 16 日（金）より受注を開始し、3 月中旬より出荷を開始致します。

なお、この両モデルは 2018 年 3 月 23 日（金）に開幕する「第 45 回 東京モーターサイクルショー」ピアッジオグループジャパンプース（西 1 ホール）にていち早くご覧いただける予定です。

RSV4 RF

TUONO V4



アプリリア RSV4 RF 2018年モデル

- 受注開始日 : 2017年2月16日(金)
- 国内出荷時期 : 2018年3月中旬頃から順次
- メーカー希望小売価格 : ￥2,750,000 (消費税8%込)
- ボディーカラー : スーパーポール



RSV4 RF(18年モデル)の主要装備

- TFT カラーディスプレイ
- 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
- Φ330mmF ブレーキディスク
- ブレンボ M50 フロントキャリパー
- 鍛造軽量アルミニウム製ホイール
- ボツシュ 9.1MP コーナリング ABS
- EURO 4 対応で、本国仕様と同じ 201HP エンジン
- トラクションコントロールを含むアプリリア独自の電子制御システム APRC
- クイックシフト(AQS) (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
- 前後 LED ウィンカー

PRESS INFORMATION

アプリ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、アプリリアRSV4は最高のスーパーバイクであり続けるために進化と熟成を重ねてきました。

最新のオーリンズ製サスペンションシステム、新ブレーキシステム、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の採用によって、2017年モデルで大きく進化を遂げたアプリリアRSV4 RFは、2018年モデルではグラフィックを更新し、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4対応エンジンのコンビネーションで、スーパースポーツセグメントに於いての高いパフォーマンスは揺るぎない優位性を維持し続けています。

アプリリア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、スポー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**を中心に構想が練られました。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、**自己較正やウィリーコントロール**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**をそ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。

RSV4 RF 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 motoGP 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。

1 秒でも速く

アプリリア RSV4 RF 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、あらゆる面で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 RSV4 RF は、従来型に比べても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。

- **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**を実現しています。
- **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**できるようになっています。
- **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**が採用されています。
- **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。**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。
- **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。
- **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を導入しています。

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 介入を最適化しています。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ることができ、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可能です。

PRESS INFORMATION

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、**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校正システム**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 RSV4 RF で初めて導入した**インフォテインメントシステム**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、アプ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にために、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。このイタリアン V4 エンジンは、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)、全体的な信頼性とパフォーマンスも高めています。そして、アプリリア 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**エグゾーストシステム**を採用しています。2017 年モデルより**エンジン ECU** は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、これを理由にすでに必要ないとの判断から**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

PRESS INFORMATION

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。トランスミッションには、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: 最新鋭のブレーキとサスペンション



アプ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、アプ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。実際にアプリリアは、フレーム内のエンジン搭載位置、ステアリングステムアングル、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ケージ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。RSV4 RF において、アプリリアは Brembo 製ブレーキシステムに最新の部品を装備しています。フロントは、より優れた摩擦係数の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 330mm、厚さ 5mm 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。

PRESS INFORMATION

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 速力セットタイプ 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	機械式スリッパ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

アプリリア TUONO V4 1100 FACTORY 2018 年モデル

- 受注開始日 : 2018 年 2 月 16 日(金)
- 国内出荷時期 : 2018 年 3 月中旬頃から順次
- メーカー希望小売価格 : ￥1,998,000 (消費税 8%込)
- ボディーカラー : スーパーポール



TUONO V4 1100 Factory (18 年モデル) 主要装備

- EURO 4 対応で、本国仕様と同じ 175HP エンジン
- RSV4 と同形状のテールデザインを採用
- TFT カラーディスプレイ
- オーリンズ NIX フロントフォーク
- Φ330mm F ブレーキディスク
- 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
- トラクションコントロールを含むアプリリア独自の電子制御システム APRC
- クイックシフト(AQS) (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



PRESS INFORMATION

4 度のワールド SBK チャンピオンに輝いた RSV4 直系の、最上級に速く、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に、先進のダイナミックコントロールパッケージを含む、洗練された電子制御である 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装備しています。2018 年モデルでは、新グラフィックをまとうての登場です。

アプリリアのネイキッドシリーズである TUONO (イタリア語で雷鳴の意) は、これまでアドレナリンを沸き立たせる刺激的なバイクの 1 台として、長い間支持を集めて来ました。一線級のレースで勝利を重ねて来たアプリリアのノウハウと 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、サーキットでの卓越した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バーハンドルを装備した唯一の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究極のネイキッドスポーツで、多くのコンポーネントをアプリリア RSV4 RF スーパーバイクから受け継いでいます

完成度を高め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、アプリリア 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。フルライドパ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 Factory APRC には以下の機能が含まれます。

- **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。
- **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っています。
- **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ています。
- **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。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。
- **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。

PRESS INFORMATION

- **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ています。

Tuono 1100 V4Factory 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。この 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、オフにすることも可能です。さまざまなレベルのライダーが最適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 デジタルメーターは、多彩な表示オプションを持ち、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、アプリリアが新型 Tuono V4 で初めて導入した新しい**インフォテインメントシステム**を装備しています。

PRESS INFORMATION

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 1100Factory 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搭載を可能にしました。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エグゾーストシステムを採用しています。レースの世界で培ったノウハウを投入したエンジン 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サーが装備されています。



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プリリア RSV4 譲りのフレームが生み出す、新型 Tuono V4 Factory 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、直径 330 mm の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。アプリリア 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）と組み合わせられています。

PRESS INFORMATION

バージョンとカラーリング

Tuono V4 1100 Factory のスーパーポールグラフィックは、明るい独特な色遣いで、伝統的なアプリリアスタイルらしい明確な反体制的精神を持っています。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 譲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。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。





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)1.455 (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	機械式スリッパ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



PRESS INFORMATION

◇お客様お問い合わせ先:

ピアaggioコール 03-3453-3903

◇報道関係者お問い合わせ先:

ピアaggioグループジャパン株式会社

〒108-0073 東京都港区芝 2-12-10 タカナミビル1F

○ PR マーケティング: 河野 僚太 (こうのりょうた)

E-Mail press@piaggio.co.jp

代表電話 03-3454-8880 FAX 03-3454-8868