

PRESS INFORMATION

ニュースリリース PGJPR20-004

メディア関係者 各位

2020年3月19日

ピアaggioグループジャパン株式会社

電子制御セミアクティブサスペンションを新たに搭載 さらにパフォーマンスを向上させた『アプリリア RSV4 1100 Factory』を発売

ピアaggio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、217HPを発生するV4エンジンや、カーボン製ウイングレットを装着したアプリリアのフラッグシップスーパースポーツに、高度に洗練された最新のセミアクティブサスペンションを新たに搭載した『RSV4 1100 Factory』（メーカー希望小売価格 2,970,000円消費税込）を全国のアプリリア正規販売店にて、3月20日（金）より受注を開始し、4月上旬より順次出荷を開始致します。

この新しいアプリリア RSV4 Factory は、マットブラックをベースにトリコロールグラフィックを配した新しいカラースキームで、アプリリアのMotoGPマシン“RS-GP”に見られるようなグラフィックデザインを採用しています。Öhlins社と共同開発したセミアクティブサスペンションを搭載した専用電子装置によってサーキット走行にフィーリングとパフォーマンスを、公道走行に快適さと扱いやすさを提供します。



PRESS INFORMATION

アプリリア RSV4 1100 Factory

- 受注開始日 : 2020年3月20日(金)
- 出荷時期 : 2020年4月上頃より順次
- メーカー希望小売価格 : ¥2,970,000 (消費税10%込)
- ボディーカラー : レーサー



PRESS INFORMATION

アプリリアRSV4は、スポーツ性とパフォーマンスの面で常にスーパースポーツモデルの基準となって来ました。短期間の間に7度の世界SBK選手権を含む54もの世界タイトルを獲得し成功を収めているアプリリアのレース部門の貴重な経験から引き出された技術は量産車に受け継がれ、アプリリアレーシングが用意したマシンに通じる興奮を誰にでも提供します。

高次元の設計と応用技術において明確なRSV4は、量産スポーツバイクではかつて無かった65° V4エンジンを軸に考案されました。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技術を採用し、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ています。ライド-パイ-ワイヤ マルチマップ アクセルを標準採用した初めてのメーカーであり、自己キャリブレーションやウイリーコントロールといった独創的な機能を持つ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がアプリリアです。

シャシー: セミアクティブサスペンションによりサーキット走行のフィーリングとパフォーマンスが向上

アプリリアはストップウォッチのラップタイム計測の改善が実証されるまで、セミアクティブサスペンションは使用しない方針でしたが、遂にその時が来ました。Öhlinsの技術者と密接なコンタクトの元、開発に2年の歳月を費やし、そして既にセミアクティブサスペンションを採用していたTuono V4 1100 Factoryで蓄積したノウハウを応用し、遂にRSV4の最上位モデルであるRSV4 1100 Factoryに導入することになりました。

Öhlins製のSmart EC 2.0システムには、イモラやムジェロなど過酷なサーキットや公道でのテスト走行に相当な時間を費やしたスウェーデン人及びイタリア人技術者の懸命な開発作業に基づき、RSV4独自の微調整を加えています。ストップウォッチの前に、RSV4プロジェクトが大幅に改善された時、責任者は遂に乗り心地とパフォーマンスの両方が改善され、同じÖhlins製サスペンションでありながら機械的動作となる従来型のRSV4 1100 Factoryと比較してラップタイムが平均0.5秒速くなったことで、基本的な目標を達成したと判断しました。実際には、従来型のアプリリアRSV4 1100 FactoryのÖhlins製サスペンションとセミアクティブシステムは大きく異なります。内部に関しては、システムが最大限効率的に動作し、アプリリアが設定するプロジェクトの目標達成に向けて油圧技術が大幅に改良されています。

Öhlins製Smart EC 2.0サスペンションを制御するコントロールユニットは、車両の全ての電子システムへアクセス可能です。つまり、全てのライディングフェーズを認識し、Öhlinsとアプリリアのコラボレーションの成果であるアルゴリズムの開発によりフォーク、ショックアブソーバー、ステアリングダンパー油圧の設定を行うことが可能となります。その結果、サーキット走行時の全てのライディングフェーズを通して、サスペンションがライダーをしっかりサポートし、既に高いレベルに到達していた全てのRSV4モデルの特徴でもある前輪のフィーリングも更に向上しました。そして、アスファルトの凹凸を認識する機能が向上し、公道走行での扱いやすさと乗り心地の良さに大いに貢献しています。

Smart EC 2.0セミアクティブサスペンション特有の技術は、ユニットに2つの動作モードを持つフォークとショックアブソーバーの基本設定を簡単にカスタマイズできる点にあり、ハンドルバーのボタン操作でセミアクティブモードとマニュアルモードが選択できます。セミアクティブモードでは、3種類のマップが異なる設定でサスペンションを調整し、セミアクティブの介入度(A1、A2、A3)を選択します。1つ目は、スリックタイヤで使用するために開発されており、特に路面が非常に滑らかなサーキット走行に適しています。2つ目は、コンパウンドタイヤおよびアスファルトが凹凸したサーキット走行で使用します。3つ目は公道専用であり、路面の状況に応じて振動を吸収する高性能な油圧技術が特徴です。一方、マニュアルモードでは、3種類のマップ

PRESS INFORMATION

(M1、M2、M3)がセミアクティブの介入無しで、つまり機械式サスペンションシステムの動作と同じ方法で、あらかじめ設定された多彩な設定を提供します。セミアクティブモードとマニュアルモードの双方において、ユーザーは前述の3種類のマップ内で、個人的な好みとライディングスタイルに応じて、とりわけ要求レベルの高いエキスパートライダーのために、サスペンションの動作設定を微調整することが可能です。Öhlins製ステアリングダンパーもSmart EC 2.0システムによって電子制御されており、フォークとショックアブソーバーの設定に応じてセッティングを最適化するようにカスタマイズすることが可能です。RSV4 1100の4.3インチカラーTFTダッシュボードに表示されるOBTi(オブジェクティブ ベースド チューニング インターフェース - 目的に基づいたチューニングインターフェース)が、サスペンションセッティングを表示し、ハンドルバースイッチによって直感的な設定の変更を実現します。OBTiの動作ロジックは、全てのライディングフェーズにおいてライダーが達成したい目標に基づいています。例えば、NIXフォークのディセントコントロールが必要な場合はブレーキング時にアシスト介入し、スロットル全開時にTTXショックアブソーバーのアシストが必要な場合は加速時にアシスト介入します。また、ショックアブソーバーとフォークスのプリングプリロード調整を手動で行うことができます。



アプリリア RSV4 1100 Factory概要

RSV4プロジェクトは常に明確な目標を追求してきました。妥協のない最高、最速のスーパーバイクとなるために、パフォーマンスと効率性の面でアプリリアレーシングのバイクに最も近いマシンとなりました。アルミ、チタン、カーボンといった価値ある素材を使用し、最高級の性能と洗練された技術的装備を求める、極めて要求の厳しい顧客に捧げられた、カテゴリトップに位置するプレミアムモデルです。

この先進モデルであるRSV4 1100 Factoryの新たな一歩は、ともにさらなる進化を遂げたフレームとサスペンション、電子制御パッケージを組み合わせた至高のパフォーマンスを誇ります。

アプリリアスタイルセンターは、RSV4 1100 Factoryのカラーリングとディテールによる独自性がひと目でそれと認識できるモデルになるようデザインしています。カーボンなどの価値ある素材(フロントマッドガード、サイドパネル、エグゾーストサイレンサーガード、空カウイングレット)の独特な質感を高めるコントラストを採用しています。RSV4 1100 Factoryが達成した驚異的なパフォーマンスを考慮して、アプリリアは、アプリリアレーシングによるRS-GPプロトタイプでの開発から派生した、量産スーパーバイク初となるフェアリングの空カウイングレットを導入しました。風洞で設計された独特な形状とその取り付け角度は、ウイングレットが高速安定性を向上させるために、気流のダウンフォース効果を利用するように意図されており、300Km/hにおいては約8Kg相当の荷重を生み出し、コーナー立ち上がりではウイリー傾向を抑え、同時にハードブレーキングでの安定性向上に貢献します。

アプリリア 1100 V4の記録的パフォーマンス

RSV4 1100 Factoryの導入により、アプリリアは、その車体キャラクターとベネト州ノアーレ生まれのV4の独特なサウンドと組み合わせ、スポーツ志向のライダーが望む高いパフォーマンスを実現しました。10年に渡る勝利の歴史を誇るパワープラントは、最先端のスポーツ志向ライダーのニーズを満たすことができ、レーシングバイク開発の秀逸なベースにもなるプラットフォームです。2017年に量産ロードモデルで201 HPのベンチマークに到達した後、アプリリアのV4は1077 ccに排気量を拡大して、もうひとつの進化の分岐点に立ちました。この変更は、2015年に1000から1100 ccとなったRSV4のスポーツネイキッドバージョン、Tuono V4ですすでに得られていた、評論家と一般ユーザーによる有益なフィードバックに基づいて決定されました。

RSV4 1100 Factoryのエンジン排気量は、ボアが78mmから81 mmとなった新しいピストンによって拡大されていますが、52.3 mmのストロークと、13.6:1の圧縮比は、1000 V4エンジンから変更はありません。ウェットサンブ潤滑を改善するために、流量を増やした新しいオイルポンプを装備しています。ダブルオイルジェットの採用によりピストン温度の低下を実現しました。タイミングシステムは吸気バルブタイミングを最適化し、プライマリードライブの5速と6速のギア比をロング化しています。電子制御インジェクションシステムは、流体力学的通気性を向上させるために、より空力的に優れた形状のスロットルバルブサポートを使用しました。Magneti Marelli製7SM ECUは、リミッターを13,600 rpmに設定した新しい専用マップにより、217 HP/13,200 rpmの最高出力をもたらします。最大トルクもこれらの変更の恩恵を受け、1000 ccエンジンに対して全域で10%以上のトルクアップを実現し、最大トルク値は122Nm/11,000 rpmに達しました。これは、RSV4 1100 Factoryが、サーキットにおいて低速域からでも効率的に加速でき、ストリートでの走りも刺激的なものになります。また、エグゾーストシステムは、マニホールドのレイアウトだけでなく、これまでのユニットに比べて明らかに軽くなった、Akrapovic製チタンサイレンサーを標準装備することで最適化が図られました。新型アプリリア RSV4 1100 Factoryは、APRC電子制御パッケージのより緻密なキャリブレーションによってパフォーマンスに適した改良されたものになっています。

シャシー: より効率的なコーナー立ち上がりとブレーキング

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。今なお、他に類を見ない(前世代でも常に特色となっていた)RSV4 Factoryの特徴として、各部の取付位置が調整可能である標準のシャシーです。実際にアプリリアは、フレームへ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、まさにレーシングバイクそのものです。

アプリリア RSV4の極めて評価が高く魅力的なフレームの構造は変わっていません。そしてそれは、鍛造および成形アルミ材の利点を活かした、完全にバランスの取れた剛性とねじれ柔軟性によって並外れた性能を約束します。フレームが提供する正確で広範囲な調整に合わせ、RSV4 1100 Factoryのフレームとサスペンションセッティング、重量配分が見直されました。新しいステアリングブッシュ(上下に各+ 3 mm)によって、キャスター角が減少し、新しいステアリングヨークのオフセットも2 mm減少しました。これによりホイールベースは4 mm短くなります。全体的な結果として、フロントエンドがライダーに近づき、敏捷性を低下させることなくフロントホイールへの荷重が増え、それゆえ安定性も増加しました。RSV4の卓越したポイントの1つである、繊細で重要なブレーキング-進入-コーナリングスピードの段階におけるパフォーマンスで、RSV4 1100 Factoryでさらなる向上を果たしました。それには、フロント周りの変更だけでなく、ライダーのコーナリングフィールを向上させるため、新しいセットアップとしてトラベルが5 mm長くなった(トータル125 mm)Öhlins製NIXフォークも貢献しています。サスペンションシステムは、電子制御アジャスタブルのTTXショックアブソーバーと同じく電子制御のステアリングダンパーという、名門Öhlins製の2つのアイテムによって完成されます。コーナー立ち上がりでの安定性をさらに向上させるため、RSV4 1100 Factoryはスイングアームにもいくつかの変更を加えました。ヨーとねじれの剛性を大幅に高めることで、コーナー立ち上がりの精度が向上しています。

既存モデルよりトップグレードを装着していたブレーキシステムも、より軽く効率的なBrembo製Stylemaフロントキャリパーを採用し、より高い摩擦性能を持つパッドが装備されました。極めて過酷な使用状況下でも動作温度をコントロール下に保ち、変わらないブレーキング性能を維持する、ブレーキキャリパーカーボンエアダクト(RS-GPでアプリリアレーシングが使用しているものと同様)をオプション設定しています。RSV4 1100 Factoryの車両重量は、新しいチタンエグゾーストサイレンサーと超軽量Bosch製リチウムバッテリーに採用により、燃料90%搭載状態で199 kgとなっています。

APRC: アプリリアから始まった最先端のエレクトロニクス

アプリリア RSV4 1100 Factoryは、アプリリアが設計し特許を取得したダイナミックコントロールパッケージを装備しています。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における勝利のテクノロジーから直接引き継がれたダイナミックコントロールシステムで、システムの作動を管理する慣性プラットフォームの独自の配置と方向づけが、バイクの動的状態の検出を最適化。その結果、さらに効果的な電子制御プロセスを可能にしました。

第四世代のアプリリアAPRCは、完全なフル ライド-バイ-ワイヤ スロットル コントロールによって電子制御スロットルバルブを管理するための他のコンポーネントを必要としません。これは重量の点で明らかなメリットとなります(従来のシステムと比較して590gの軽量化を達成)。

アプリリアRSV4 1100 Factoryに標準装備されたAPRCシステム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** ハンドルスイッチ部の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段階の設定に即座に調整可能。
- **AWC: アプリリア ウイリー コントロール** 3段階のレベルに調整可能なウィリーコントロールシステムは、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。
- **ALC: アプリリア ローンチ コントロール** サーキットでの使用に限定され、3段階の設定が可能。さらに高効率な動作プロセスを採用しました。
- **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ギアシフトが可能な電子制御システムで、クラッチレスのシフトダウンを可能にするダウンシフト機能も備えています。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** サーキットでのピットレーンで許可されている最高速度を選択して制限したり、公道上の制限速度に容易に合わせられるようにするシステムです。
- **ACC: アプリリア クルーズ コントロール** 電子的管理によりクルーズコントロールの導入が可能になりました。スロットルに触れることなく設定速度を維持できるため、長距離ツーリングに非常に便利です。

第4世代のAPRCシステムに加えて、RSV4 Factoryには、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確保できるよう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が標準装備されています。軽量コンパクトなボディユニットに精緻な機能を組み込んだ9.1MPシステムは、左右の加速度、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。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。アプリリア専用のマップに従ってセッティングされたコーナリングABSは、感度を3段階に調整可能です。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選択することができます。3種類のマップはすべて「フルパワー」ですが、エンジンブレーキのかけ具合が異なります。

カラーTFTメーターパネルは、卓越した表示機能を持つデジタルコンピュータで、明るさを増すことでさらなる改善が図られました。選択できる2種類のスクリーンページは、多くの表示項目に対応しています。レースで行われているような、分析のために後でラップトップPCにダウンロードできるデータを備えた、真のコーナリング電子セッティング較正システムを初めて導入しています。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サーキット情報の提供に加えて、アプリリアが提供したリストにない新しいサーキットの情報をユーザーが取得することも可能です。

PRESS INFORMATION

RSV4 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
圧縮比	13.6:1
最高出力	217 HP(159.6 kW) / 13,200 rpm
最大トルク	122 Nm /11,000 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)1.307 (6速)1.222
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、 Öhlins 製 Smart EC 2.0 電子制御ステアリングダンパー
サスペンション(F)	Öhlins 製 Smart EC 2.0 電子制御 NIX テレスコピック倒立フォーク Φ43 mm ホイールトラベル 125 mm
サスペンション(R)	Öhlins 製 Smart EC 2.0 電子制御 TTX モノショックビギーバックタイプ ホイールトラベル 120 mm
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 Stylema 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	2,052mm
ホイールベース	1,439mm
シート高	851 mm
車両重量	199Kg (燃料 90%搭載時)
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