



rxv **aprilia**  
Bike me.



ENDURO MOTORCYCLE

**ENDURO MOTORCYCLE**



**GRAFICA**

Nuova grafica ancora più racing ed esclusiva.

**SELLA**

Nuova sella ribassata e smussata negli spigoli per offrire un migliore appoggio a terra a piloti di tutte le taglie, dotata di tasca porta-tabella.



**SOSPENSIONE ANTERIORE**

A steli rovesciati da 45 mm, con nuova taratura studiata dai piloti ufficiali, per incrementare la stabilità sul veloce e la capacità di assorbimento sui terreni pietrosi.

**FRENI**

Ant.: Disco in acciaio inox Ø 270 mm con pinza flottante  
Post.: Disco in acciaio inox Ø 240 mm con pinza flottante

# ENDURO



**SOSPENSIONE POSTERIORE**

Nuova taratura del mono-ammortizzatore per migliorare stabilità e controllo sui terreni smossi. Nuovo link che migliora la progressione dell'ammortizzatore incrementando la trazione e il controllo.



**PEDALE DEL FRENO**

Pedale del freno rinforzato per meglio resistere in caso di caduta o di urti contro pietre o rami.

**CAMBIO ENDURO**

A 5 rapporti, rapporto di trasmissione enduro:  
1° 12/31, 2° 13/25, 3° 15/23, 4° 19/24, 5° 21/22

**FRIZIONE**

Dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico

**TRASMISSIONE PRIMARIA**

Ad ingranaggi a denti diritti, rapporto di trasmissione: 22/56

**TRASMISSIONE FINALE**

A catena, rapporto di trasmissione: 15/48





#### TELAIO

Una moto senza compromessi come RXV non poteva esimersi dall'averne una ciclistica di altissimo livello. Il telaio perimetrale è stato sviluppato di pari passo con il motore e per il 2007 si alleggerisce di altri 500 grammi ponendosi come uno dei telai più leggeri della categoria.

#### DIMENSIONI

Lunghezza max: 2222 mm  
Larghezza max: 800 mm  
Altezza da terra: 396 mm  
Altezza sella: 996 mm  
Interasse: 1,495 mm



#### KIT RACING

Fornito a corredo della moto, consente di renderla praticamente pronta gara e comprende: faro anteriore alleggerito con cablaggio semplificato, tabelle portanumero, faro a led e miniportatarga posteriore, comando gas alleggerito senza starter e con camma più progressiva. Per un risparmio di peso altri 2 kg.

#### MOTORE

Nuova mappatura della centralina che migliora la gestione dell'acceleratore e la progressività dell'erogazione. Nuovo profilo della camma che comanda le valvole a farfalla. Nuovi segmenti. Nuovo rapporto motorino avviamento. Intervalli di manutenzione meno frequenti.



#### PNEUMATICI

ant.: 90/90 x 21"  
post.: 140/80 x 18"

#### CERCHI

In lega leggera  
ant.: 1,60 x 21"  
post.: 2,15 x 18"

#### ACCESSORI: SCARICO AKRAPOVIC

Disponibile sia in acciaio che in titanio con mappatura dedicata. Questo scarico, solo per uso racing, permette un'ulteriore riduzione del peso e un incremento di prestazioni su tutto l'arco di utilizzazione, soprattutto a basso numero di giri. E' stato sviluppato in primis per l'utilizzo nelle gare Extreme, le competizioni di enduro più impegnative del mondo, ma i piloti ufficiali lo hanno adottato anche per le competizioni enduro classiche. Ora è disponibile per tutti gli appassionati che vogliono avere il massimo dalla propria RXV.

**LA COMPETIZIONE NEL DNA. APRILIA PRESENTA LE DISCENDENTI DIRETTE DELLE MOTO PIÙ RIVOLUZIONARIE DEGLI ANNI 2000. RXV E SXV SONO LE PRIME ENDURO E MOTARD DI GRANDE SERIE A MONTARE UN MOTORE BICILINDRICO AD ALTISSIME PRESTAZIONI. GIÀ VINCENTI IN GARA, SONO PRONTE A SFIDARE IL MERCATO CON CONTENUTI TECNOLOGICI SENZA PARI.**

# **OFFROAD** REVOLUTION

## **IL MOTORE V2**

Lo straordinario motore 45.2 è naturalmente il fiore all'occhiello delle SXV/RXV. Prima casa al mondo, Aprilia ha creduto nell'architettura V2, anche in un segmento dove nessuno aveva ancora osato tanto. I traguardi esaltanti raggiunti nelle competizioni, già nell'anno d'esordio e confermati nel 2006, hanno dato ragione a questo progetto ardito che ora è stato riportato sui modelli di grande serie. Un prodotto di altissimo livello che ha dimostrato sui campi di gara un'affidabilità assoluta. L'omologazione non ha privato questo eccezionale motore (prodotto interamente da Aprilia) di tecnologia e prestazioni. Fin dall'inizio della progettazione la sua evoluzione è andata di pari passo con lo sviluppo della ciclistica per ottenere un insieme dalle performance assolutamente insuperabili.

L'angolo compreso tra i cilindri di 77° è il risultato di innumerevoli sperimentazioni che hanno avuto come scopo non solo l'ottenimento delle massime prestazioni, ma anche una dinamica delle vibrazioni particolarmente favorevole, che ha consentito ai tecnici di rinunciare al contralbero di bilanciamento ottenendo comunque un tasso di vibrazioni nettamente inferiore a qualsiasi motore monocilindrico. I cilindri sono integrati nel carter con canne umide sostituibili. Inoltre, la particolare architettura del 45.2 ha permesso una disposizione estremamente razionale degli organi ausiliari compattando al massimo il motore. I risultati sono sorprendenti: il V2 Aprilia si pone come uno dei bicilindrici a V più compatti del mondo, addirittura più compatto di molti monocilindrici di analoga cilindrata. Tutte le scelte dei progettisti sono state dettate dalla necessità di ottenere il massimo livello di potenza, aumentando allo stesso tempo il range di utilizzo. La sofisticata gestione elettronica del motore, sviluppata internamente dal Reparto Corse Aprilia, introduce numerose novità nel settore.

[www.aprilia-offroad.com](http://www.aprilia-offroad.com)



# V5.5

549cc V77° BICILINDRICO

# V4.5

449cc V77° BICILINDRICO

La cilindrata unitaria contenuta ha reso possibile la realizzazione di un albero motore monolitico estremamente compatto e leggero, che permette di avere un propulsore reattivo ai comandi del gas, ma anche una moto rapida e maneggevole grazie allo scarso effetto giroscopico dell'albero motore stesso.

La distribuzione monoalbero in testa con quattro valvole in titanio per ogni cilindro ha consentito di ottenere il miglior compromesso tra compattezza, leggerezza e performance. Grazie alla sua avanzatissima tecnologia il 45.2 è anche un motore estremamente civile e silenzioso. Tecnologia non significa solo prestazioni ma anche affidabilità e durata nel tempo.

Il motore 45.2 tocca nuovi picchi anche in questo senso assicurando una accessibilità meccanica esemplare agli elementi di prima necessità (candele, filtri olio, filtro aria). Ma soprattutto con SXV ed RXV si allungano notevolmente gli intervalli di manutenzione, decisamente superiori alla media.

Per la riduzione del peso l'impegno non è stato da meno, stabilendo un vero record per un motore con questa architettura e dotato di avviamento elettrico. Al fine di ottenere tale risultato non si è lesinato sull'impiego di materiali nobili e ultraleggeri: i carter centrali sono realizzati in lega Alluminio Silicio, tutti i coperchi sono in magnesio, le valvole in titanio, e tutta l'ingranaggeria è profondamente alleggerita.

#### TIPO MOTORE

Bicilindrico 77°, 4 tempi, raffreddamento a liquido, distribuzione monoalbero a camme in testa con bilanciere sullo scarico, comando a catena, 4 valvole in titanio.

#### ALESAGGIO E CORSA

76 x 49.5 mm (80 x 55 mm)

#### CILINDRATA TOTALE

449 cc (549 cc)

#### INIEZIONE ELETTRONICA

Alimentazione ad iniezione elettronica con corpi farfallati da 38 mm (40mm per il motore 550)

#### RAPPORTO DI COMPRESSIONE

12,5 :1 (12:1)

#### ALIMENTAZIONE

Iniezione elettronica.  
Corpo farfallato: 38 mm (40 mm)

#### AVVIAMENTO Elettrico

#### GENERATORE 340 W

off road **aprilia**

aprilia



aprilia raccomanda

# SXV

SUPERMOTO MOTORCYCLE

**STRUMENTAZIONE DIGITALE**  
Ultraleggera e compatta in grado di fornire tutte le informazioni necessarie al pilota.

**SERBATOIO**  
Capacità 7,8 litri

# SUPERMOTO



**CAMBIO**  
A 5 rapporti, rapporto di trasmissione enduro  
1° 13/30, 2° 15/27, 3° 16/23, 4° 20/23, 5° 21/21

**FRIZIONE**  
Dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico

## TECNICA = DESIGN

Su SXV è la **tecnica a catalizzare lo sguardo**: basta guardare il motore V2, il telaio misto a traliccio e alluminio, lo scultoreo forcellone. Il design della coda e dei fianchetti posteriori è innovativo e si distacca completamente dai canoni consolidati per il settore off road, così come il **posizionamento centrale dell'impianto di scarico con uscite sdoppiate sotto il parafango posteriore**. Da qualsiasi lato si osservi, è un **susseguirsi di particolari attraenti** che catalizzano gli sguardi. Le colorazioni racing di Aprilia enfatizzano l'aggressività di queste moto nate per correre. Un design che, come sempre, porta in dote anche soluzioni geniali. I convogliatori fissi, ad esempio, permettono di rendere **basculante il serbatoio benzina a vantaggio della facilità di accesso alla scatola filtro**.

**TRASMISSIONE PRIMARIA**  
Ad ingranaggi a denti diritti, rapporto di trasmissione: 22/56

**TRASMISSIONE FINALE**  
A catena, rapporto di trasmissione: 15/48 (16/46)





## FORCELLONE

Il forcellone di alluminio a sezione variabile offre la rigidezza strutturale più alta della categoria. Un leveraggio progressivo aziona il monoammortizzatore pluriregolabile, con Piggy back e doppia regolazione idraulica delle alte/basse velocità.

# S1V5.5

549cc V77° BICILINDRICO

# S2V4.5

449cc V77° BICILINDRICO

## SOSPENSIONE ANTERIORE

Forcella teleidraulica, doppia regolazione, con steli rovesciati Ø 48. La forcella ha settaggi studiati per ciascuna moto e offre tutte le regolazioni possibili, così da permettere ad ogni pilota di personalizzare l'assetto della moto.

## FORCELLONE SXV

Sulla SXV è montato un forcellone più largo per consentire il montaggio di cerchi posteriori fino a 6.5 pollici.



## FARO POSTERIORE

Faro posteriore a LED ad altissima luminosità.

## IMPIANTO DI SCARICO

Con uscite sdoppiate sotto il parafango posteriore.

## SOSPENSIONE POSTERIORE

Forcellone in alluminio scatoato con corpo fuso. Ammortizzatore idraulico regolabile in estensione e compressione.

## PNEUMATICI

Ant.: 120/70 x 17"  
Post.: 180/55 x 17"

## L'IMPIANTO FRENANTE

Massima tecnologia e performance della ciclistica trovano una spalla adeguata in un impianto frenante ai massimi livelli.

## DIMENSIONI

Lunghezza max: 2220 mm  
Larghezza max: 800 mm  
Altezza da terra: 318 mm  
Altezza sella: 918 mm  
Interasse: 1,495 mm

## MANUBRIO

In alluminio a sezione variabile senza traversino, per una elasticità ed un controllo ottimale.



## CERCHI

In lega leggera  
ant.: 3,50 x 17"  
post.: 5,50 x 17"

- Potenza pura per la SXV, che utilizza invece un disco flottante da ben 320 mm con una pinza radiale in grado di assicurare staccate da gran premio.
- Il disco posteriore da 240 mm con pinza a singolo pistoncino offre il perfetto connubio tra potenza e modulabilità.

SUPERMOTO MOTORCYCLE



**sxv** **aprilia**  
Bike me.