



Correre via veloce, contro il tempo. Il tuo. Ad ogni giro cercare la traiettoria migliore, la linea più efficace per abbattere qualche millesimo. Non è importante se sei un campione, se lo sei stato o se mai lo sarai. In pista quello che conta sono i battiti del cuore che ti danno l'intensità dell'intesa con la moto. A ogni rettilineo, a ogni curva, l'adrenalina sale e sai che quell'euforia è sorgente della tua passione. Quella per una moto unica e leggendaria: la MV Agusta F4 RC.



F4 RC: 212 CV DI POTENZA E 190 BATTITI DEL CUORE AL SECONDO. PROVALI ANCHE TU.

Leon Camier pilota
MV Agusta - SBK

F4 RC

WSBK experience.



F4 RC
REPARTO CORSE

FA RC
REPARTO CORSE



FA RC: POTENZA, PRESTAZIONI, VELOCITÀ, TECNOLOGIA.



[RACE]
mode

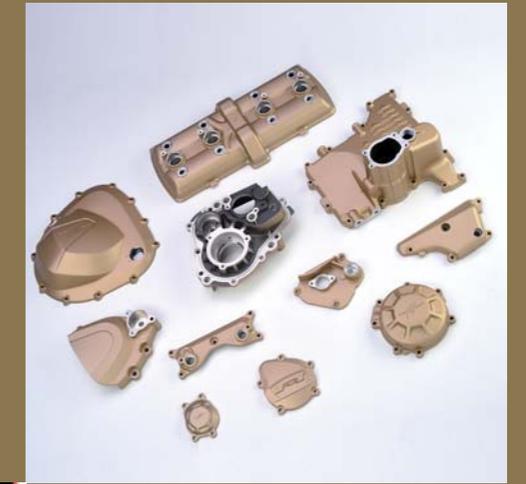




High-end.

Prodotta in soli 250 esemplari numerati, la F4 RC viene assemblata artigianalmente da un team di specialisti per garantire l'ottimizzazione di tutti i componenti e la massima uniformità tra un esemplare e l'altro. Il certificato di autenticità la rende unica ed esclusiva, come ogni suo dettaglio.

In una moto da corsa il peso è il nemico principale. Lo si può abbattere riducendo il numero delle componenti, laddove possibile, oppure utilizzando lavorazioni speciali su materiali pregiati. Per la F4 RC MV Agusta ha seguito questa seconda via. Qualche esempio: 11 coperchi in magnesio, 11 parti in carbonio, un albero motore alleggerito di 487grammi e 333 bulloni in titanio, leggeri e luccicanti, come oro e argento.



Le ruote sono un elemento fondamentale in una moto da competizione. La loro leggerezza si traduce in minore inerzia giroscopica, più rapidità nei cambi di direzione, migliore tempo sul giro. Per chi tralascia quest'ultimo dettaglio, è importante che siano, oltre che leggere, belle e forgiate in alluminio. Giudicate voi. Perfette per calzare pneumatici in mescola da riscaldare rigorosamente con l'ausilio delle termocoperte, un must per un vero gentleman rider frequentatore di trackdays.



Per un pilota professionista Öhlins è una garanzia. Così la F4 RC è equipaggiata con una forcella USD tipo NIX 30 con trattamento superficiale TiN, regolazione idraulica separata in compressione e in estensione, nonché regolazione del precarico della molla. L'ammortizzatore è Öhlins TTX 36 con serbatoio piggyback e regolazioni manuali in compressione e in estensione mediante specifici pomelli, realizzati in alluminio anodizzato. Öhlins firma anche l'ammortizzatore di sterzo, incastonato come una gemma tra telaio e serbatoio.





YZF-R1
REPARTO CORSE

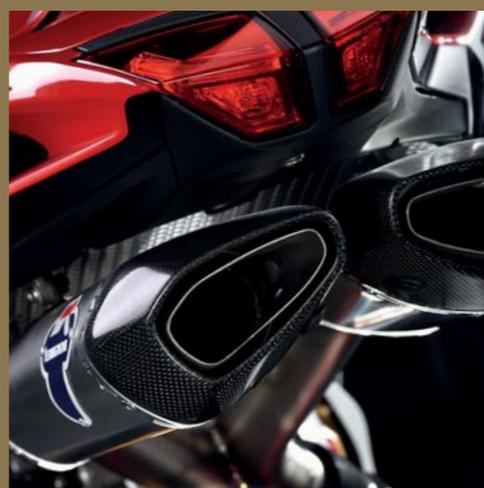


WSBK replica.

Una leggenda da 212 cavalli. È la F4 RC, quella del Reparto Corse, di Leon Camier e di chi vuole conquistarsi un posto nella storia del motociclismo.



In una moto da competizione l'impianto di scarico deve rispondere a due criteri: incrementare l'efficienza e la potenza del motore e ridurre il peso complessivo del veicolo. Nella F4 RC, come in ogni MV Agusta a tutto questo si aggiunge anche un'altra inderogabile qualità: la bellezza. Tre qualità che hanno determinato una partnership spontanea con Termignoni, un'artista del settore come Magneti Marelli, che fornisce la centralina gestionale.



La F4 RC è l'essenza della leggerezza e della razionalità, tutto è pensato in funzione della velocità. Ogni istante, trascorso in sella o ai box è scandito da frazioni di secondo, anche un particolare, apparentemente secondario, diventa fondamentale nel recuperare una preziosa frazione di secondo. È il caso del tappo rapido del serbatoio: leggerissimo, ricavato dal pieno, è lo stesso impiegato sulla moto di Camier e firmato Reparto Corse.

La F4 RC è una moto che può scivolare silenziosamente sulle strade aperte al traffico e simmetricamente diventare la fotocopia, anche prestazionalmente, della MV Agusta F4 Reparto Corse pilotata da Leon Camier. La magia si compie aprendo questo scrigno: dentro il kit per trasformare l'animale in una belva da gara e le istruzioni per farlo: scarico, centralina dedicata, guscio coprisella per trasformarla in monoposto. Tappi carena e serbatoio in ergal, telo coprimoto e l'immane certificato d'origine.



F4 RC
REPARTO CORSE





Winning number.

La F4 RC offre un'altra possibilità solitamente riservata ai piloti: quella di scegliersi il numero di gara, a esclusione del n°1 e 12 per ragioni di collezionismo legate alla tradizione del marchio. Vi suggeriamo qualche numero famoso di piloti MV Agusta: #2 Leon Camier, #4 Phil Read, #29 Mike Hailwood, #62 John Surtees, ovviamente prima di applicare il numero uno di campione del mondo.

Tutte le F4 speciali, prodotte in tiratura numerata e limitata sono riconoscibili da questo dettaglio introdotto nel 1999 con la prima F4 Serie Oro. Fu questa l'idea del fondatore Claudio Castiglioni di certificare personalmente l'autenticità e l'esclusività delle proprie opere motociclistiche. Una tradizione che continua ancora oggi con la F4 RC, una vera F4 da primati: quello della potenza, della leggerezza e anche la prima nata a seguito della partnership con Mercedes-AMG. Abbastanza per farne una istant-classic da collezione.



Il motore della F4 RC è qualcosa di non replicabile, se non in piccolissima serie. Tutta la componentistica interna, quali pistoni, spinotti e albero motore è stata progettata per essere il più possibile leggera. L'intervento è esteso anche agli ingranaggi e agli alberi a camme, tutti rilavorati a mano con macchine utensili. All'esterno titanio e magnesio. Con il primo è stata realizzata tutta la bulloneria di fissaggio, con il secondo tutti i coperchi esterni. Nessuna F4 prodotta ha mai ricevuto così tante attenzioni.

Secondo tradizione l'F4 RC monta valvole in titanio radiali e, grazie all'elaborazione raggiunge ora la potenza massima di 205 CV a 13600 giri/min (212 cv nella versione kit con impianto di scarico e centralina dedicata), a fronte della coppia di 111 Nm a 9600 giri/min. L'alimentazione è a doppio iniettore per cilindro disposti su due bancate: quella superiore, di maggior portata si avvale di componenti Magneti Marelli, quella inferiore si avvale di 4 iniettori Mikuni. La centralina elettronica gestisce il Ride-By-Wire integrale in risposta al motore.





[STREET]
mode



« Dati Tecnici

MOTORE

Tipo	Quattro cilindri, 4 tempi, 16 valvole
Distribuzione	Doppio albero a camme in testa; valvole radiali
Cilindrata totale	998 cm³
Rapporto di compressione	13.4:1
Avviamento	Elettrico
Alésaggio per corsa	79 mm x 50,9 mm
Potenza max. a giri/min (all'albero)**	158,0 kW (212 CV) a 13.600 giri/min 151,0 kW (205 CV)*** a 13.450 giri/min

Coppia massima giri/min	115,0 Nm (11,7 kgm) a 9.300 giri/min
Raffreddamento	A liquido e olio con radiatori separati
Accensione - Iniezione	Sistema integrato di accensione-iniezione MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System) con 8 iniettori (4 inferiori Mikuni + 4 superiori Magneti Marelli con portata maggiorata). Centralina di controllo motore Eldor EM2.0; corpo farfallato full drive by wire Mikuni; bobine pencil-coil dotate di tecnologia "ion-sensing"; controllo della detonazione e misfire. Controllo di coppia con 4 mappe - Traction Control ad 8 livelli di intervento con sensore di inclinazione - Cornetti di aspirazione ad altezza variabile con sistema Torque Shift System (TSS)

Sistema cambio elettronico	MV EAS 2.0 (Electronically Assisted Shift)
Frizione	Multidisco in bagno d'olio con dispositivo anti-saltellamento meccanico con pompa radiale Brembo
Cambio velocità	Estraitbile a sei velocità con ingranaggi sempre in presa
Rapporti primaria	48/32
Rapporti cambio	

Prima: Velocità	14/37
Seconda: Velocità	16/33
Terza: Velocità	18/31
Quarta: Velocità	20/30
Quinta: Velocità	22/29
Sesta: Velocità	21/25
Rapporto finale di trasmissione	15/41

Rapporti cambio	
Prima: Velocità	14/37
Seconda: Velocità	16/33
Terza: Velocità	18/31
Quarta: Velocità	20/30
Quinta: Velocità	22/29
Sesta: Velocità	21/25
Rapporto finale di trasmissione	15/41

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione impianto	12 V
Alternatore	350 W a 5000 giri/min
Batteria	Li-po 12,8 V - 4,0 Ah

DIMENSIONI E PESO

Interasse	1430 mm
Lunghezza totale	2115 mm
Larghezza max.	750 mm
Altezza sella	830 mm
Altezza min. da terra	115 mm
Avancorsa	100,4 mm
Peso a secco	175 kg - (183 kg)***
Capacità serbatoio carburante	17 l

PRESTAZIONI

Velocità max.*	302 km/h
----------------	----------

* Velocità raggiungibile in pista - ** Versioni a potenza limitata disponibili per mercati specifici - *** Versione Stradale

TELAIO

Tipo	Tubolare a traliccio in acciaio CrMo (saldato a mano TIG)
Materiale piastre fulcro forcellone	Lega di alluminio - Perno con altezza regolabile

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo	Forcella Öhlins USD tipo NIX 30 con trattamento superficiale TIN, regolazione manuale separata in compressione (stelo sinistro) ed in estensione (stelo destro), regolazione precarico molla.
Ø Steli	43 mm
Corsa sull'asse gambe	124 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo	Progressiva, monoammortizzatore Öhlins TTX36 con serbatoio piggyback, regolazioni manuali in compressione ed in estensione mediante pomelli in alluminio anodizzati
Materiale forcellone oscillante monobraccio	Lega di alluminio
Corsa ruota	120 mm

FRENI

Anteriore	A doppio disco flottante (Ø 320 mm) con fascia frenante in acciaio e flangia in alluminio - pompa radiale Brembo
Pinza freno anteriore	Radiale monoblocco Brembo GP a 4 pistoncini (Ø 30 mm)
Posteriore	A disco in acciaio (Ø 210 mm)
Pinza freno posteriore	Nissin a 4 pistoncini (Ø 25,4 mm)
Sistema ABS	Bosch 9 Plus Race Mode con RLM (Rear wheel Lift-up Mitigation)

CERCHI

Anteriore: Materiale/dimensioni	Forgiato in lega di alluminio 3,50 "x17 "
Posteriore: Materiale/dimensioni	Forgiato in lega di alluminio 6,00 "x17 "

PNEUMATICI

Anteriore	120/70 - ZR 17 M/C (58 W)
Posteriore	200/55 - ZR 17 M/C (78 W)

CARROZZERIA

Materiali	Fibra carbonio e termoplastici
-----------	--------------------------------

CONTENUTI

Ammortizzatore di sterzo	Öhlins, telescopico lineare, regolazioni manuali regolabili in altezza
Pedane pilota	Albero motore alleggerito - Testa cilindri con nuovi condotti aspirazione - Coperchi motore in magnesio - Pistoni e bielle alleggeriti
Contenuti esclusivi	Viteria in titanio - Serie limitata

KIT RACING PARTS

Impianto di scarico in titanio Termignoni con centralina mappata - Copricodino monoposto in carbonio - Chiusura sede specchietti in alluminio anodizzato - Telo coprimoto dedicato
Certificato d'origine

Le illustrazioni e le descrizioni riportate nella presente pubblicazione si riferiscono alle informazioni più aggiornate disponibili al momento della stampa. I dati tecnici e le caratteristiche dei modelli possono essere soggetti, in qualsiasi momento, a modifiche senza obbligo di preavviso.



F4 RC - VERSIONE KIT CORSA



F4 RC - VERSIONE STRADALE