

FA CLAUDIO



Motorcycle Art



THE NEW F4 CLAUDIO

SCHIRANNA OTTOBRE 2018



Motorcycle Art

IF4 CLAUDIO



I F4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO





OGGI COME IERI, LA MOTO PIÙ BELLA DEL MONDO

MV Agusta F4 Claudio è il punto più alto di una storia straordinaria, capace di cambiare radicalmente la concezione stessa di moto sportiva. Frutto dell'estro di Massimo Tamburini e dell'intuizione di Claudio Castiglioni, che ha voluto definirne personalmente ogni dettaglio, la F4 è stata presentata al pubblico nel 1997, divenendo subito "la moto più bella del mondo". Il lancio ha segnato il trionfale ritorno sulle scene di MV Agusta, il marchio che più di ogni altro è sinonimo di vittorie straordinarie, epopee iridate rimaste nella memoria collettiva.

F4 CLAUDIO

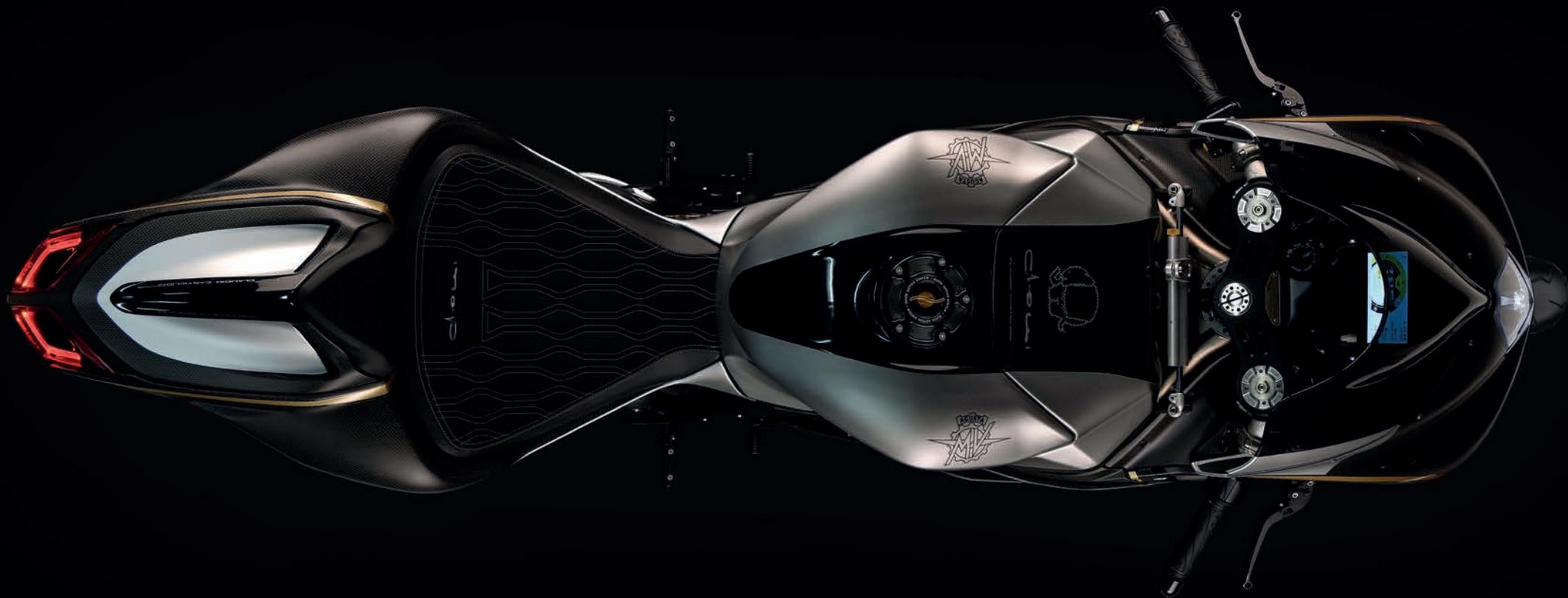


MV Agusta F4 Claudio è il tributo a un uomo che ha dedicato la sua vita alla bellezza, modellando prima nella mente e poi con il lavoro una moto inimitabile per stile, prestazioni e cura dei dettagli. MV Agusta F4 Claudio è l'espressione più alta - e finale - di un sogno realizzato.

I F4 CLAUDIO



I F4 CLAUDIO



I F4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO





MOTORE ED ELETTRONICA

La base tecnica è costituita dalla F4 RC, l'evoluzione estrema e di stretta derivazione racing del progetto F4. I punti di contatto con la moto che difende i colori di MV Agusta nel Campionato Mondiale Superbike sono molto numerosi, ed entusiasmanti si confermano essere le prestazioni.

Il regime di intervento del limitatore è fissato a 14.200 giri/min; le bielle sono in titanio, in modo da offrire il miglior rapporto tra resistenza e peso. L'albero motore è stato specificamente bilanciato e alleggerito per questo propulsore Corsa Corta, che celebra

orgogliosamente l'originalità del progetto grazie alla catena di distribuzione centrale, perfettamente equilibrata, e alle valvole disposte radialmente nella camera di combustione. La potenza massima in configurazione pista è di 212 cv (158 kW) all'albero a



13.450 giri/min, con la coppia che si attesta a 115 Nm (11,7 kgm) a 9.300 giri/min. In questa configurazione estrema la F4 Claudio monta lo scarico racing completo a doppia uscita SC-Project in titanio con centralina dedicata. In allestimento standard, omologato per l'utilizzo stradale, la potenza massima raggiunge i 205 cv (151 kW).

Il sistema integrato di accensione e iniezione MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System), sviluppato interamente da MV Agusta e impiegato in varie configurazioni su tutta la gamma, sulla F4 Claudio si avvale di otto iniettori: quattro inferiori Mitsubishi e quattro superiori Magneti Marelli a portata maggiorata. La centralina di controllo motore Eldor EM2.0 gestisce anche il corpo farfallato full Ride By Wire Mikuni e le bobine pencil-coil con tecnologia "ion-sensing", controllo della detonazione e misfire. I cornetti di aspirazione sono ad altezza variabile con sistema TSS

(Torque Shift System), ideati per sfruttare al meglio le potenzialità d'erogazione del motore, a ogni regime. Numerosi gli interventi specificamente studiati dal Reparto Corse per la F4 Claudio: i condotti di aspirazione e di scarico della testa sono stati rivisti per migliorare l'efficienza fluidodinamica; i bicchierini delle valvole con trattamento DLC hanno permesso di ridurre gli attriti e quindi ottenere maggior potenza. Il contenimento degli attriti si è esteso anche ad altri organi in movimento, ad esempio il pistone con segmento Asso.

Per rendere ancora più efficiente la trasmissione, la F4 Claudio monta una frizione STM multidisco in bagno d'olio, con dispositivo antisaltellamento meccanico, azionata da una pompa radiale Brembo. Il cambio, che fin dalle origini del progetto F4 è estraibile, dispone di sei rapporti con ingranaggi sempre in presa.

Su questa versione finale della F4 le forchette del cambio sono state oggetto di trattamento DLC (Diamond Like Carbon), che ne incrementa la durezza (resistenza all'abrasione e all'usura) e riduce il coefficiente di attrito.

La dotazione elettronica attinge largamente all'esperienza accumulata in anni di competizioni nel Campionato Mondiale Superbike. Le mappe, la cui selezione è istantanea grazie alla pulsantiera racing destinata in esclusiva alla F4 Claudio, sono quattro: alle tradizionali Normal, Sport e Rain si affianca la Custom, che permette di personalizzare ulteriormente i parametri di intervento, come ad esempio la risposta del comando gas e il freno motore. Il controllo di trazione, che si avvale di una evoluta e completa piattaforma inerziale, contempla otto livelli d'azione, in grado di assecondare le esigenze del pilota in tutte le condizioni di guida, dalla pista con asfalto ad alta aderenza, alla strada con fondo bagnato o sdruciolevole. Di serie è montato il cambio elettronico MV EAS 2.0, con assistenza elettronica Up&Down.

La MV Agusta F4 Claudio può contare su una ulteriore dotazione: oltre alle pulsantiere racing a destra e a sinistra, è montato il cruscotto AIM con acquisizione dati, GPS integrato e software specifico. Soprattutto in pista permette di monitorare con estrema attendibilità il comportamento dinamico della moto, a vantaggio delle prestazioni e del divertimento nella guida. Questo componente è stato personalizzato in esclusiva per MV Agusta e offre una grafica dedicata.

La ricerca sui materiali trova nella F4 Claudio un nuovo punto di riferimento, grazie all'impiego esteso di titanio, fibra di carbonio e leghe leggere, che contribuiscono a contenere il peso e a esaltare l'impatto estetico della moto. L'intera carenatura è realizzata in fibra di carbonio; la trama specificamente disegnata vede l'alternanza di aree con finitura lucida ad altre con finitura opaca. Il design è esaltato da un prezioso filo dorato, costituito da rame rivestito tramite trattamento anodico. Il cupolino, le fiancattine, il puntale e il copricodino monoposto sono frutto dell'accurata lavorazione della fibra di carbonio, al pari dei cerchi BST Rapid Teck, riferimento assoluto nel campo della componentistica racing.

Il titanio è utilizzato per i terminali dell'impianto di scarico SC- Project, forniti a corredo con il kit racing che riporta sui silenziatori il logo Claudio applicato tramite laser; altra particolarità è la lavorazione CNC del fondello posteriore. Spazio al titanio anche per la viteria, mentre le leghe di alluminio lavorate alle macchine utensili a controllo numerico prendono il sopravvento per quanto riguarda componenti funzionali come la piastra superiore di sterzo, ampiamente alleggerita; le pedane pilota regolabili in altezza; il dado della ruota posteriore, montata a sbalzo sullo splendido mono-braccio; le leve di freno e frizione, le pulsantiere racing, i tappi dei serbatoi del fluido idraulico destinato all'impianto frenante e alla frizione, e il tappo del carburante. A suggellare l'esclusività della F4 Claudio contribuisce la sella del pilota, che si caratterizza per la lavorazione trapuntata, con il logo Claudio ricamato.

IF4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO



I F4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO





CICLISTICA E FRENI

L'impianto frenante sfrutta la massima evoluzione tecnica che Brembo, leader mondiale nel settore, mette a disposizione per modelli di altissima gamma. Le pinze radiali monoblocco Brembo Stilema a 4 pistoncini (diametro 30 mm) sono azionate da una pompa anch'essa radiale.

I due dischi anteriori (diametro 320 mm) si avvalgono della tecnologia Brembo Racing con sistema T-Drive, fascia frenante in acciaio e flangia in alluminio. Più in dettaglio, l'accoppiamento tra fascia e campana - qui alleggerita da lavorazioni CNC - avviene senza not-

tolini, con il risultato che la coppia frenante viene trasferita in modo più efficace e al contempo cresce la resistenza agli stress termici e meccanici. Il T-DRIVE permette al disco di flottare sia in senso radiale sia in senso assiale e riduce il peso complessivo del disco.

IF4 CLAUDIO





DIABLO SUPERCORSA
PIRELLI

La prima F4 ha introdotto lo schema del telaio con struttura mista, che prevede cioè un elemento a traliccio in tubi di acciaio CrMo e due piastre in lega di alluminio. La F4 Claudio ripropone questa soluzione, che affianca all'originalità concettuale e stilistica un'indubbia efficacia, considerati gli eccellenti valori di rigidità.

Sulle piastre trova alloggio il perno di fissaggio del monobraccio: quest'ultimo è realizzato in lega di alluminio e consente un'escursione della ruota pari a 120 mm. Le raffinate unità ammortizzanti Öhlins garantiscono la massima efficacia, anche nell'utilizzo in pista.

La forcella USD tipo NIX 30 con trattamento superficiale TiN e steli di 43 mm di diametro dispone della regolazione manuale separata in compressione (lato sinistro) e in estensione (lato destro), nonché della regolazione del precarico molla. Oltre al

fatto di essere una unità dalle caratteristiche tecniche eccellenti, ha un aspetto esclusivo e dedicato alla F4 Claudio, come si evince dai foderi neri. Stesse opportunità di intervento ma tramite registri in alluminio anodizzato sull'ammortizzatore TTX36 con serbatoio piggyback. Una nota sugli pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa, nelle misure 120/70 ZR17 anteriore e 200/55 ZR17 posteriore: la spalla è caratterizzata dalla colorazione dorata, un'altra soluzione estetica riservata alla F4 Claudio.

Le quote della ciclistica descrivono perfettamente l'attitudine supersportiva di questo modello: interasse di 1.430 mm, avanzata di 100,4 mm e altezza sella di 830. La capacità del serbatoio carburante è di 17 litri. Eclatante il peso a secco: 183 kg in configurazione standard, 175 con scarico SC-Project e centralina dedicata.

IF4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO



I F4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO



IF4 CLAUDIO



I F4 CLAUDIO





F4 CLAUDIO

MOTORE

Tipo	Quattro cilindri, 4 tempi, 16 valvole
Distribuzione	Doppio albero a camme in testa; valvole radiali
Cilindrata totale	998 cm ³
Rapporto di compressione	13.4:1
Avviamento	Elettrico
Alesaggio per corsa	79 mm x 50,9 m
Potenza max. a giri/min (all'albero)	151,0 kW (205 CV) a 13.450 giri/min 158,0 kW (212 CV) a 13.600 giri/min**
Coppia massima giri/min Raffreddamento	115,0 Nm (11,7 kgm) a 9.300 giri/min 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 ride 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 Up & Down)
Frizione	STM multidisco in bagno d'olio con dispositivo antisaltellamento meccanico con pompa radiale Brembo
Cambio velocità	Estraibile a sei velocità con ingranaggi sempre in presa e trattamento DLC su forchette cambio 48/82
Rapporti primaria	
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-ion 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	183 kg - (175 kg)**
Capacità serbatoio carburante	17 l

PRESTAZIONI

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

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	120 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo	Progressiva, monoammortizzatore Öhlins TTX36 con serbatoio piggyback, regolazioni manuali in compressione ed in estensione mediante pomelli in alluminio anodizzati
------	---

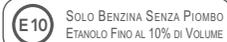
Materiale forcellone oscillante monobraccio	Lega di alluminio
Corsa ruota	120 mm

FRENI

Anteriore	A doppio disco flottante (Ø 320 mm) Brembo Racing con sistema T-Drive 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	BST Full carbon 3,50 "x17 "
Posteriore: Materiale/dimensioni	BST Full carbon 6,00 "x17 "



SOLO BENZINA SENZA PIOMBO
ETANOLO FINO AL 10% DI VOLUME

* Velocità raggiungibile in pista.

** Versione kit con Scarico SC + Mappa Dedicata

MY 2019 - 15/10/18



F4 CLAUDIO



CARBONIO OPACO CON FILO ORO/ARGENTO OPACO/NERO LUCIDO

PNEUMATICI

Anteriore	Pirelli Diablo Supercorsa SP (limited edition CC12) 120/70 - ZR 17 M/C (58 W)
Posteriore	Pirelli Diablo Supercorsa SP (limited edition CC12) 200/55 - ZR 17 M/C (78 W)

CARROZZERIA

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

CONTENUTI

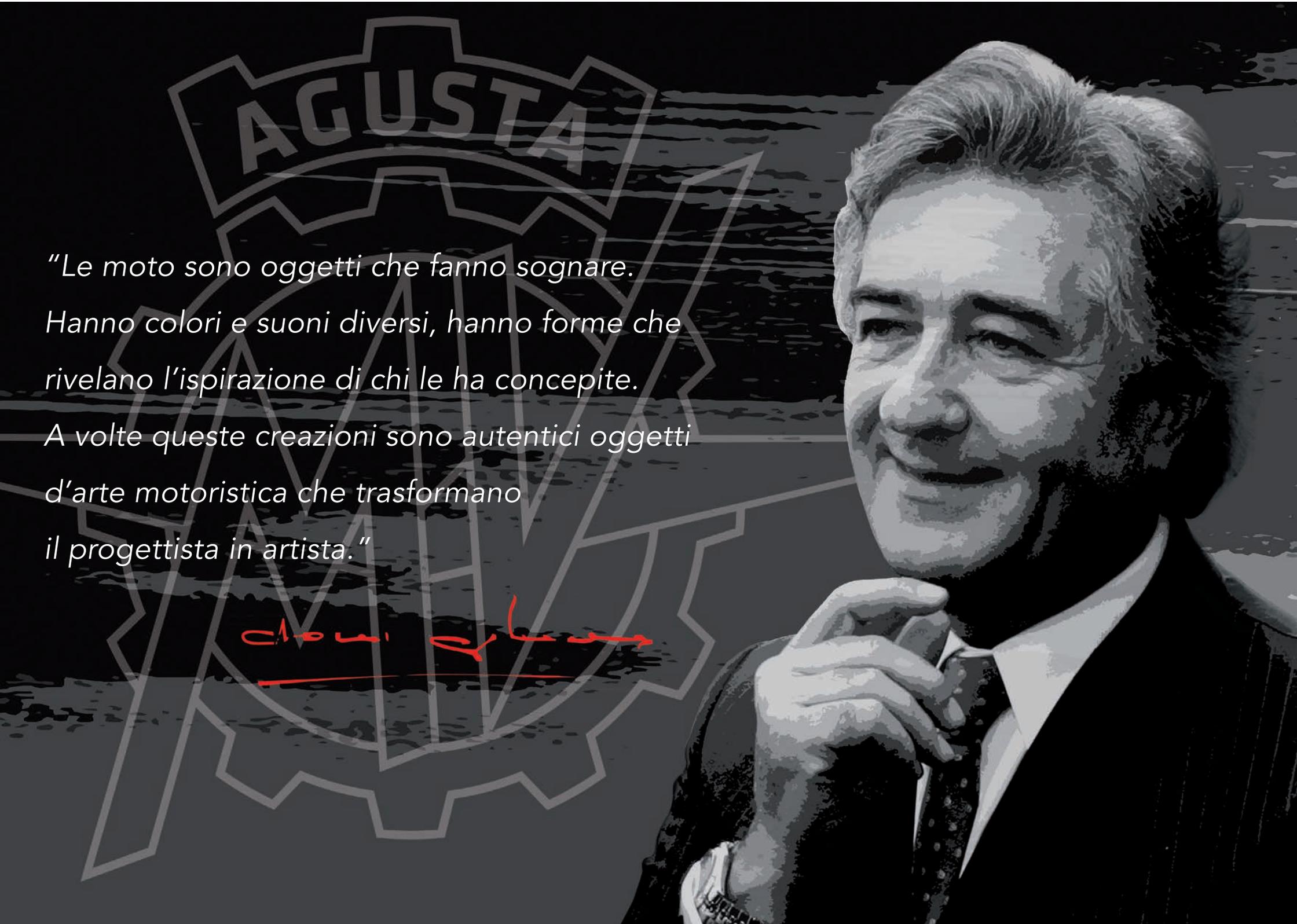
Ammortizzatore di sterzo	Öhlins, con regolazioni manuali
Componenti CNC	Piastre superiore sterzo - Pedane pilota racing regolabili in altezza - Dado ruota posteriore Leva freno anteriore - Leva frizione - Pulsantiera dx/sx - Tappo serbatoio fluido freno anteriore Tappo serbatoio fluido frizione - Coperchio frizione e tappo carico olio motore - Tappo carburante racing - Copertura ruota fonica Protezione forcellone
Componenti in carbonio	Carenatura completa in fibra carbonio con trama dedicata con filo oro - Cupolino fiancate puntale - Codino - Parafango ant/post Protezione catena - Cerchi Full carbon "BST"
Contenuti esclusivi	Condotti di aspirazione e scarico in testa, elaborati a mano dal "Reparto Corse" Bicchierini valvola con trattamento DLC a basso attrito - Segmento pistone "ASSO" a basso attrito - Albero motore alleggerito Sella personalizzata con logo "Claudio" Cupolino fumé
Elettronica	Pulsantiera dx/sx racing - Cruscotto "AIM MXS" con acquisizione dati, GPS integrato e software dedicato

KIT RACING

Componenti in titanio	Scarico e terminale in titanio bi-uscita Racing by SC-Project con centralina dedicata Viteria in titanio
Componenti in carbonio	Copricodino monoposto in carbonio
Componenti CNC	Chiusura sede specchietti in alluminio anodizzato - Porta targa
	Catena Racing DID Gold - Telo coprimoto dedicato - Certificato d'origine - Serie limitata

IF4 CLAUDIO





AGUSTA

*"Le moto sono oggetti che fanno sognare.
Hanno colori e suoni diversi, hanno forme che
rivelano l'ispirazione di chi le ha concepite.
A volte queste creazioni sono autentici oggetti
d'arte motoristica che trasformano
il progettista in artista."*

Enrico Colaninno

| F4 - HISTORY



1997 - F4 750 Serie Oro



1999 - F4 750 S



2001 - F4 750 SPR



2002 - F4 750 Senna



2003 - F4 1000 Ago



2004 - F4 1000



2004 - F4 1000 Mamba



2005 - F4 1000 Tamburini



2006 - F4 1000 Senna



2006 - F4 1000 R



2006 - F4 1000 CC



2007 - F4 312

| F4 - HISTORY



2008 F4 1078RR 312



2010 - F4 1000



2011 - F4 1000 Freccie Tricolori



2012 - F4 R



2012 - F4 RR



2013 - F4 RR



2014 - F4



2015 - F4 RR



2016 - F4 RC



2017 - F4 RC



2018 - F4 LH44



2018 - F4 RC



www.mvagusta.com



Motorcycle Art

Chow