



rxv **aprilia**  
Bike me.

**rxv**  
ENDURO MOTORCYCLE



ENDURO MOTORCYCLE

# ENDURO

#### ESTHETIQUE

Nouvelle esthétique encore plus racing et exclusive.



#### SUSPENSION ARRIERE

Nouveau tarage du mono-amortisseur pour améliorer la stabilité et la maîtrise sur les terrains accidentés. Nouvelle biellette qui améliore la progressivité de l'amortisseur et augmente la traction et l'adhérence.



#### PEDALE DE FREIN

Pédale de frein renforcée pour mieux résister en cas de chute ou de chocs contre des pierres ou des branches.



#### SELLE

Nouvelle selle abaissée et arrondie pour offrir un meilleur appui à terre au pilote quelle que soit sa taille, munie d'une poche pour carton de pointage.



#### SUSPENSION AVANT

Fourche inversée à tubes de 45 mm, avec un nouveau tarage étudié par les pilotes officiels, qui assure une plus grande stabilité sur les portions roulantes et une meilleure capacité d'absorption sur les terrains pierreux.

#### FREINS

Av.: disque en acier inox Ø 270 mm, avec étrier flottant.  
Arr.: disque en acier inox Ø 240 mm, avec étrier flottant.



#### KIT RACING

Fourni avec la moto, il permet de la rendre "prête à la course" et comprend: phare avant allégé avec câblage simplifié, plaques porte-numéro, phare à leds et mini porte-plaque arrière, commande gaz allégée sans starter et avec came plus progressive. Pour un gain de poids supplémentaire de 2 kg.

#### CADRE

Une moto sans concession comme la RXV se devait d'avoir une partie-cycle de très haut niveau. Le cadre périmétrique a été développé en même temps que le moteur et, en 2007, il a gagné 500 grammes, ce qui en fait un des cadres les plus légers de sa catégorie.



#### MOTEUR

Nouvelle cartographie de la centrale qui améliore la gestion de l'accélérateur et la progressivité de la montée en régime. Nouveau profil de la came qui commande les papillons. Nouveaux segments. Nouveau rapport démarreur. Intervalles d'entretien plus espacés.

#### JANTES

En alliage léger  
Av.: 1,60 x 21"  
Arr.: 2,15 x 18"



#### DIMENSIONS

Longueur maxi: 2222 mm  
Largeur maxi: 800 mm  
Garde au sol: 396 mm  
Hauteur de selle: 996 mm  
Empattement: 1 495 mm



#### PNEUS

Av.: 90/90 x 21"  
Arr.: 140/80 x 18"

#### ACCESSOIRES: ECHAPPEMENT AKRAPOVIC

Disponible en acier ou en titane avec cartographie dédiée. Cet échappement, pour utilisation racing exclusivement, permet de gagner du poids et d'augmenter les performances sur toute la plage d'utilisation, surtout à bas régime. Il a été développé tout d'abord pour l'utilisation en Enduro Extreme, les compétitions enduro les plus difficiles du monde, mais les pilotes officiels l'ont adopté également pour les compétitions enduro classiques. Maintenant il est disponible pour tous les passionnés qui veulent obtenir le maximum de leur RXV.



LA COMPETITION EST INSCRITE DANS SON ADN. APRILIA PRESENTE LES DESCENDANTES DIRECTES DES MOTOS LES PLUS REVOLUTIONNAIRES DES ANNEES 2000. LES SXV ET RXV SONT LES PREMIERES ENDURO ET SUPERMOTARD DE GRANDE SERIE A ETRE EQUIPEES D'UN MOTEUR BICYLINDRE TRES HAUTES PERFORMANCES. DEJA GAGNANTES EN COURSE, ELLES SONT PRETES A DEFIER LE MARCHE AVEC UNE TECHNOLOGIE UNIQUE.

# OFFROAD REVOLUTION

## LE MOTEUR V2

L'extraordinaire moteur 4.5V2, disponible également en version 5.5.V2, est naturellement le fleuron des SXV/RXV. Aprilia est le premier constructeur au monde à avoir cru dans l'architecture V2 même dans un segment où personne n'était jamais allé si loin. Les résultats obtenus en compétition dès son lancement, et confirmés en 2006, ont donné raison à ce projet osé qui est maintenant monté sur les modèles de grande série. Un produit de très haut niveau qui a démontré en course une fiabilité absolue. L'homologation n'a pas privé ce moteur exceptionnel (produit entièrement par Aprilia) de sa technologie et de ses performances. Dès sa conception son évolution est allée de pair avec le développement de la partie-cycle pour obtenir un ensemble aux performances absolument imbattables.

L'angle compris entre les cylindres de 77° est le résultat d'innombrables essais qui ont permis d'obtenir des performances maximales mais aussi une dynamique des vibrations particulièrement favorable, ce qui a permis aux techniciens de renoncer au contre-arbre d'équilibrage tout en obtenant un niveau de vibrations nettement inférieur à n'importe quel moteur monocylindre. Les cylindres sont intégrés dans le carter avec chemises humides remplaçables. En outre, l'architecture particulière du 4.5V2 a permis une disposition extrêmement rationnelle des organes auxiliaires en compactant au maximum le moteur. Les résultats sont surprenants: le V2 Aprilia est l'un des bicylindres en V les plus compacts au monde, plus compact même que de nombreux monocylindres de même cylindrée. Tous les choix des concepteurs ont été dictés par la nécessité d'obtenir le meilleur niveau de puissance, tout en augmentant la plage d'utilisation. La gestion électronique très sophistiquée du moteur, développée par le Département Courses Aprilia, introduit de nombreuses nouveautés dans le secteur.



# V5.5

549cc V77° BICYLINDRE

# V4.5

449cc V77° BICYLINDRE

La cylindrée unitaire limitée a permis de réaliser un arbre moteur monolithique extrêmement compact et léger, ce qui permet d'avoir un propulseur absolument réactif à la commandes des gaz, mais aussi une moto rapide et maniable grâce au faible effet gyroscopique de l'arbre moteur.

La distribution à simple arbre en tête à 4 soupapes en titane par cylindre a permis d'obtenir un parfait compromis entre compacité, légèreté et performances. Grâce à sa technologie très évoluée le 4.5V2 est aussi un moteur extrêmement civilisé et silencieux. Technologie ne veut pas dire pas seulement performances mais aussi fiabilité et longévité.

Le moteur 4.5V2 assure une excellente accessibilité mécanique des pièces de première nécessité (bougies, filtres à huile, filtre à air). Mais surtout avec SXV et RXV les intervalles d'entretien sont nettement plus longs, beaucoup plus que la moyenne.

Un gros travail a été fait pour réduire le poids, ce qui a permis d'établir un véritable record pour un moteur avec cette architecture et doté d'un démarrage électronique. Afin d'obtenir ce résultat on n'a pas lésiné sur l'emploi de matériaux nobles et ultra-légers: les carters centraux sont en alliage Aluminium-Silicium, tous les couvercles sont en magnésium, les soupapes en titane, et les engrenages ont été profondément allégés.

### TYPE MOTEUR

Bicylindre 77°, 4 temps, refroidissement liquide, distribution simple arbre à came en tête avec culbuteur sur l'échappement, commande par chaîne, 4 soupapes en titane

### ALESAGE ET COURSE

76 x 49,5 mm (80 x 55 mm)

### CYLINDREE

449 cc (549 cc)

### INJECTION ELECTRONIQUE

Alimentation à injection électronique avec corps papillons de 38 mm (40 mm pour le moteur 550).

### TAUX DE COMPRESSION

12,5 :1 (12:1)

### ALIMENTATION

Injection électronique. Corps papillons: 38 mm (40 mm).

### DEMARREUR

Électrique

### GENERATEUR

340 W

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

Les caractéristiques techniques et esthétiques ainsi que les coloris figurant dans ce dépliant peuvent être modifiés sans préavis.



aprilia recommande

off road **aprilia**



SUPERMOTO MOTORCYCLE

SUPER  
MOTO

2006

SUPERMOTO S2  
WORLD CHAMPIONS  
CONSTRUCTOR  
RIDER

#### TECHNIQUE = DESIGN

Sur SXV c'est la **technique qui attire le regard**: il suffit de regarder le moteur V2, le cadre mixte treillis et aluminium, le bras oscillant sculptural. Le design de l'arrière et des flancs arrière est innovant et se démarque totalement des canons habituels du secteur off road, comme le **positionnement central du système d'échappement à double sorties sous le garde-boue arrière**. De quelque côté qu'on regarde c'est une suite de détails **attrayants** qui catalysent les regards. Les coloris racing d'Aprilia soulignent l'agressivité de ces motos nées pour courir. Un design qui, comme toujours, apporte des solutions géniales. Les convoyeurs d'air fixes, par exemple, permettent de **basculer le réservoir à essence pour accéder plus facilement à la boîte à air**.

**INSTRUMENTATION DIGITALE**  
Ultra-légère et compacte, affichant toutes les informations nécessaires au pilote.

**RESERVOIR**  
Capacité 7,8 litres

**BOITE DE VITESSES**  
A 5 rapports, rapport de transmission supermotard:  
1° 13/30, 2° 15/27, 3° 16/23, 4° 20/23, 5° 21/21

**EMBRAYAGE**  
Disques multiples en bain d'huile à commande mécanique.

**TRANSMISSION PRIMAIRE**  
A engrenages à taille droite, rapport de transmission: 22/56.

**TRANSMISSION FINALE**  
A chaîne, rapport de transmission: 15/48 (16/46).

#### BRAS OSCILLANT

Le bras oscillant en aluminium à section variable offre la rigidité la plus élevée de sa catégorie. Un dispositif progressif actionne le mono-amortisseur entièrement réglable, à bonbonne séparée Piggy Back et double réglage haute et basse vitesse.

**SUSPENSION AVANT**  
Fourche télescopique inversée double réglage, à tubes Ø 48 mm. La fourche a des tarages étudiés pour chaque moto et offre tous les réglages possibles, afin de permettre à chaque pilote de personnaliser l'assiette de sa moto.

**BRAS OSCILLANT SXV**  
La SXV est équipée d'un bras oscillant plus large pour permettre le montage de jantes arrière jusqu'à 6.5 pouces.

**PHARE ARRIERE**  
Phare arrière à LED très haute luminosité.

**SYSTEME D'ECHAPPEMENT**  
A double sorties sous le garde-boue arrière.

**SUSPENSION ARRIERE**  
Bras oscillant caissonné en aluminium avec corps coulé. Amortisseur hydraulique réglable en détente et en compression

**PNEUS**  
Av.: 120/70 x 17"  
Arr.: 180/55 x 17"

**SYSTEME DE FREINAGE**  
La technologie maximale et les performances de la partie-cycle sont renforcées par un système de freinage de très haut niveau..

**DIMENSIONS**  
Longueur maxi: 2220 mm  
Largeur maxi: 800 mm  
Garde au sol: 318 mm  
Hauteur de selle: 918 mm  
Empattement: 1,495 mm

**GUIDON**  
En aluminium à section variable sans barre, pour une souplesse et une maîtrise optimale.

**JANTES**  
En alliage léger  
Av.: 3,50 x 17"  
Arr.: 5,50 x 17"

• Puissance pure pour la SXV qui utilise un disque flottant de 320 mm avec un étrier radial qui assure des décélérations comme en GP.  
• Le disque arrière de 240 mm avec étrier à un piston offre une alliance parfaite entre puissance et dosabilité.

S1V5.5

549cc V77° BICYLINDRE

S2V4.5

449cc V77° BICYLINDRE





SUPERMOTO MOTORCYCLE



sxv

aprilia

Bike me.