



**MOTOS
BORDOY**



F4-RR
SUPERMOTOCICLISTA

MOTOR: 201 CABALLOS DE POTENCIA PURA

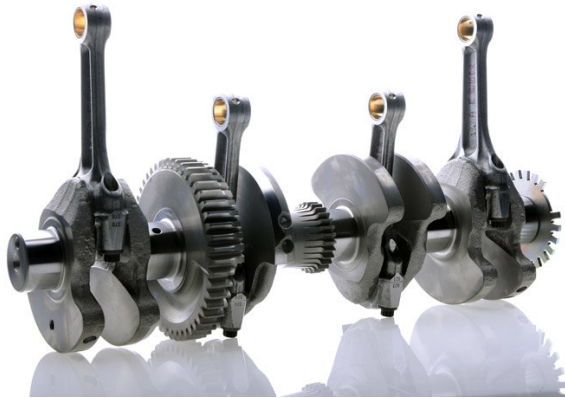
El nuevo motor 4 cilindros de válvulas radiales y carrera corta es el alma de la MV Agusta F4-RR y se ha de considerar como un motor completamente nuevo. Aparte de los cárteres, la disposición y diseño general de los cilindros y pocos elementos más, el 4 cilindros de la RR comparte muy pocas cosas con el actual motor F4. Este ha sido completamente rediseñado con un único objetivo: las máximas prestaciones.

Toda la termodinámica, un cigüeñal con menos inercia y las nuevas cotas de diámetro y carrera dan como resultado un motor que alcanza revoluciones dignas de motos de competición. El diámetro de los pistones se ha incrementado de 76mm. a



79mm. mientras que la carrera se ha reducido de 55mm. a 50,9mm. Con estas nuevas cotas el límite de revoluciones ha crecido hasta unas estratoféricas 13.700 vueltas mientras que al mismo tiempo se ha reducido la velocidad lineal del pistón (de 24,7m/s a 22,9m/s) lo que implica una mejora de fiabilidad.

Para alcanzar la potencia de 201cv a 13.400 rpm con un motor completamente homologado incluyendo el sistema de escape con convertidor catalítico, se ha extremado la atención en cada detalle. La eficiencia termodinámica se ha optimizado al máximo para poder alcanzar este nivel de rendimiento. Por esta razón la culata de la



F4-RR es completamente nueva incluyendo nuevos conductos de admisión y escape así como nuevos diámetros de las respectivas válvulas. Por primera vez en una MV Agusta de serie todas las válvulas son de titanio lo que permite reducir su peso considerablemente aun siendo de mayor diámetro (pasan de 30mm a 31,8mm las de admisión y de 25 a 26mm las

de escape). La puesta a punto del motor ha sido optimizada gracias a un nuevo sistema de escape 4-2-1-4 con nuevos colectores cónicos. Además de optimizar el rendimiento, este nuevo sistema de escape produce un sonido más contundente aún.

La admisión está controlada por cuatro cuerpos de inyección de 49mm que mantiene el sistema de admisión TSS de conductos de longitud variable.

El nuevo motor de la F4-RR ha sido diseñado bajo el criterio de baja fricción. Un nuevo primario del cambio reduce drásticamente la velocidad del alternador y de la bomba de agua lo que limita los consumos parásitos de potencia de estos componentes. Como en la F4, este nuevo motor lleva una caja de cambios extraíble tipo cassette y un embrague



antibloqueo para asegurar el máximo control incluso en las retenciones más extremas.

La gestión electrónica del motor ha sido redefinida de forma que el control de tracción presenta nuevos modos de funcionamiento al igual que los dos mapas de gestión, todo ello con unos nuevos controles situados en los mandos del semimanillar izquierdo.

CHASIS: LIGERO Y PRECISO

El chasis y el basculante son comunes a la actual F4 pero para adaptar y afinar aun más a la F4-RR se le ha dotado de soluciones únicas. De este modo y para poder adaptar a la F4-RR a todos los Circuitos y condiciones de pilotaje, este nuevo modelo permite unas posibilidades de combinaciones de ajuste virtualmente infinitas. Suspensiones multiajustables, algo esencial a una moto de carreras, se combinan en la F4-RR con una

dirección de ángulo variable (a través de excéntricas intercambiables) y la posibilidad también de variar la altura del pivote del basculante.

SUSPENSIONES: LO MEJOR DE LO MEJOR



La horquilla invertida Öhlins NIX monta barras de 43mm con tratamiento antifricción de nitruro de titanio, todo ello para mejorar la precisión de funcionamiento. La particular medida de esta horquilla ha sido elegida con el fin de alcanzar el máximo equilibrio entre la agilidad y la legendaria estabilidad de una MV Agusta.

Como en las motos de competición más sofisticadas, el eje delantero ofrece posibles precisos ajustes de precarga, compresión y rebote. Además, la horquilla de la F4-RR ofrece ajustes separados de hidráulico (compresión de la barra izquierda, compresión de barra derecha), una solución que posibilita una máxima

precisión del hidráulico variando la compresión sin tener influencia sobre el rebote.

El amortiguador trasero Öhlins TTX36 Racing es, creemos, uno de los mejores del mundo. Nacido de la experiencia en competición, es ajustable externamente en precarga de muelle, compresión, rebote y altura, permitiendo variar la altura trasera de la moto para adaptarse a diferentes estilos de conducción y diferentes trazados de circuito. Adicionalmente, la F4-RR ofrece la posibilidad de ajustar la altura del pivote del basculante.



LLANTAS

La búsqueda de mayor ligereza y la mejor manejabilidad ha llevado a MV a crear unas llantas que minimizan al máximo la masa no suspendida y reducen a la vez las inercias con la ventaja de aumentar la reactividad de la moto. Las nuevas llantas de la F4-RR reducen más de 1 kilo respecto a las llantas estándar de las F4.

FRENOS

La F4, que ya era la referencia en cuanto a estabilidad en frenadas extremas, sólo ha podido ser vencida en estas condiciones por la F4-RR. Las pinzas monobloque Brembo son lo más avanzado que se puede encontrar en el sector, y ahora, junto con las bombas Brembo radiales, la capacidad de frenada está casi a nivel de una Superbike. El hidráulico del embrague es igual al de la bomba de freno delantera e incrementa el tacto y la dosificabilidad. Otros numerosos detalles como las manetas y los semimanillares específicos de la F4-RR han sido objeto de innumerables horas de desarrollo y pruebas.

COMPONENTES

Una verdadera superbike no solo se distingue por sus prestaciones sino que también lo hace por la especial atención al detalle con que está hecha. La F4-RR habla por sí misma. Nunca antes una moto tipo “race-ready” ha sido construida con tan alto nivel de detalles. La F4-RR no ha sido solo creada con un diseño para deslumbrar sino que cada componente y cada forma



persigue el objetivo para el que ha sido creada: el máximo rendimiento. Por esta razón cada componente persigue conseguir las mayores prestaciones a la vez que ayude a reducir el peso e incrementar la calidad de producto y el nivel de acabados de este. En este modelo aparecen por primera vez las nuevas estriberas y soportes de estas para ajustarse milimétricamente a la ergonomía de cada piloto. El nuevo control remoto de las funciones del cuadro de mandos (incluyendo el control de tracción) es sólo uno de los detalles que los ingenieros de MV han introducido en este modelo. Adicionalmente aparece un nuevo flap aerodinámico que ha sido situado bajo la tija triple inferior para dirigir el aire directamente al radiador optimizando los aspectos aerodinámicos y de refrigeración del motor.

COLORES

Los dos colores en los que la F4-RR está disponible son el rojo racing y el blanco perla, ambos con nuevos gráficos.

