



BRUTALE

DOSSIER DE PRESSE 2010

BRUTALE

« BRUTALE 990R et 1090RR:

Identités en mutation, MADE IN MV.

Presque dix ans se sont écoulés depuis la naissance de la première Brutale, un prestigieux roadster, puissant et rapide, au design fascinant. Ses caractéristiques uniques et inimitables ont fait sa renommée sur toute la planète, lui permettant de conquérir, année après année, des prix importants comme celui de moto de l'année. 15 400 Brutale vendues dans le monde entier, y compris des versions spéciales. Une identité que le temps n'a pas altérée, avec la complicité de la forte image de MV Agusta dans le milieu sportif. Ses 38 titres mondiaux pilote et ses 37 championnats constructeur obtenus avec le concours de Giacomo Agostini, véritable légende du motocyclisme, mettent en évidence, outre la grande passion de la firme pour la compétition, sa capacité à travailler dans des conditions extrêmes. La recherche et la technologie avancent inexorablement et les limites de Brutale sont repoussées un peu plus loin avec les versions 2010. Elles ont été baptisées 990R et 1090RR, ce dernier modèle arborant un

équipement extrême. À travers elles, performances et prise en main sont exaltées, comme le veut la formule « Made in MV », pour ne perdre de vue à aucun moment les objectifs et le soin du détail et offrir au client rien de moins que l'excellence, à travers la conception de composants à la pointe de la technologie. Le guidon « facile » place Brutale au même niveau que les naked japonaises : elle est agile, instinctive, comme libérée dans les mains du pilote. Si son équipement technique la propulse au sommet de la conduite sur circuit, son élégance et la fascination tous azimuts qu'elle suscite séduiront jusqu'aux admirateurs les moins passionnés. Pour en arriver là, il a été nécessaire de renouveler 85 % des composants, de sorte que, de la précédente Brutale, il reste principalement les traits caractéristiques du style. Le travail réalisé sur la 990R et la 1090RR ne peut véritablement être qualifié de relookage. Parlons plutôt d'une révolution silencieuse signée MV Agusta.

BRUTALE

« BRUTALE STORY, de la 750 à la 1090.

La fascination qu'exerce Brutale est une gifle pour tous les autres genres esthétiques motocyclistes, au point de rendre mal à l'aise quiconque se gare à côté d'elle. Née en 2001 avec un moteur 750, elle a instantanément déversé des torrents d'adrénaline dans les veines de motocyclistes aussi enthousiastes qu'insatiables, de sorte que MV s'est rapidement projeté vers des limites plus extrêmes encore, à la recherche de la performance absolue.

Année 2003: première évolution. La 910S gagne 12 cv par rapport à la 7 et demi, avec ses 139 cv déclarés, un couple de près de 10 kgm et, pour parfaire le tout, une cylindrée qui bondit jusqu'à 160 cm³.

La version R est ce qui se fait de mieux. Plus puissante (144 cv avec échappements racing), avec une partie cycle professionnelle, un freinage radial, des jantes forgées, une fourche traitée au TiN et un moteur capable d'atteindre 262 km/h.

Année 2007: deuxième évolution. La cylindrée gonfle encore, la « neuf-dix S » devient 989R et le modèle le plus agressif est baptisé 1078RR.

Ces modèles se distinguent par leur puissance, tout bonnement hallucinante, respectivement de 142 et 147 cv, un couple oscillant entre 10,3 et 11,7 kgm, une vitesse de pointe approchant les 270 km/h. Et naturellement, entre les deux versions, cette différence due à la nature même de la partie cycle, avec un prix et des performances gonflés pour la « professionnelle ».

Malgré les années, le visage de Brutale a toujours gardé la même expression.

Cette dernière a seulement joué des muscles pour être plus forte et athlétique, dans la version standard comme dans la version sportive. Toute sa carrière durant, elle a endossé les choix graphiques et politiques de l'entreprise, passant parfois ses habits d'élite pour des éditions limitées.

C'est ainsi qu'a vu le jour en tout premier lieu la série « Oro », une 750 spéciale fabriquée en 300 exemplaires flanquée d'une plaque numérotée, avec des composants de qualité et dans une couleur unique, le rouge. Elle accompagne le tout premier modèle standard du roadster MV.

2006, année de la coupe du monde de football, voit apparaître la version « Italia », une réplique pour passionnés et collectionneurs que Claudio Castiglioni, président de MV Agusta, a souhaité offrir à chaque joueur de la « Nazionale », réalisée en 124 exemplaires rigoureusement en livrée bleue, avec l'inscription « Campioni del Mondo ».

La Hydrogen (100 unités) est quant à elle issue de temps plus récents. Créée en partenariat avec la marque de vêtements du même nom, elle est vendue, outre chez les concessionnaires, dans les boutiques luxueuses de cette prestigieuse marque. Dernière création, la Wally, issue de l'association avec Wally Yacht, la plus grande entreprise constructrice de yacht au monde basée à Monte-Carlo, dont 118 unités ont été réalisées. 118, c'est aussi la longueur en pieds de l'embarcation à moteur au design extraordinaire, icône mondiale dans l'univers des bateaux de luxe.

BRUTALE

« BRUTALE STORY,
de la 750 à la 1090.



BRUTALE

« BRUTALE NEW ERA.

85 % des composants NOUVEAUX et CONÇUS EN INTERNE.

Il reste bien peu de l'ancien modèle Brutale, 85 % des composants ayant été entièrement réélaborés. De l'esthétique à la motorisation en passant par la partie cycle, aucun composant n'est interchangeable avec ceux des versions précédentes.

- jante avant : détail fondu en forme de coquillage et partie forgée
- disque frein avant
- intérieur fourche (partie oléodynamique et composants)
- tableau de bord (design, définition logiques et gestion informations)
- pompe frein avec réservoir intégré
- phare
- rétroviseurs avec clignotants
- guidon
- poignées
- amortisseur de direction
- pompe carburant

- ensemble bouchon carburant
- intérieur amortisseur (partie oléodynamique et composants internes)
- bras oscillant
- clignotants arrière
- feu arrière
- capot de selle arrière moulé sous pression
- jante arrière: détail fondu en forme de coquillage et partie forgée.

La plupart de ces composants techniques et esthétiques ont été conçus et personnalisés directement chez MV Agusta, ce qui a permis d'éviter l'utilisation de composants déjà sur le marché et de travailler dans le soin du détail et de la fonctionnalité. De tous les constructeurs, seul MV Agusta accorde à ses motos un soin maniaque dans la recherche de la perfection esthétique des composants. Car l'objectif, aussi simple soit-il, est de rendre esthétique ce qui, pour d'autres, n'a vocation qu'à être fonctionnel. Et en toute modestie, de ce point de vue-là, Brutale est le meilleur exemple qui soit.

BRUTALE

« BRUTALE NEW ERA.

85 %des composants NOUVEAUX et CONÇUS EN INTERNE.





« BRUTALE 990R

Esthétique

Phare – Le phare conserve un profil en forme de goutte et des dimensions inchangées, tout en intégrant un design frais et moderne, avec un support modifié du fait de l'élimination des clignotants. Dans la partie interne, outre un nouvel élément poly-ellipsoïde, un ensemble de 8 LED a été installé pour créer un effet de bande lumineuse dérivé de l'automobile, inédit pour les motos.

Tableau de bord et instruments – Les nouvelles lignes du tableau de bord abandonnent la douceur des formes du précédent modèle, se dotant d'un design en harmonie avec les traits modernes et élancés de la carrosserie. Le tableau de bord peut recevoir un capot interchangeable et personnalisé, que l'utilisateur peut choisir selon ses goûts dans la ligne d'accessoires. Les instruments, entièrement renouvelés, utilisent la ligne CAN et conservent un cadran dédoublé, avec un compte-tours encore plus précis. Les deux écrans LCD présentent des dimensions supérieures par rapport aux précédents modèles et davantage de fonctions. Un indicateur fait son apparition pour signaler le rapport de vitesse enclenché, aux côtés du niveau de carburant, de la vitesse, des warning, de la température de l'eau et de la fonction de chronométrage avec mémorisation des tours et des temps. Un système de contrôle de la pression des pneus s'intègre également parmi les instruments.

Guidon – Le guidon est monté élastiquement, pour améliorer le niveau de confort et réduire les vibrations. Le pont de commande arbore une tête de direction et un cavalier de guidon renouvelés. Ce dernier intègre un subtil dispositif de décrochage à charnière pour démonter rapidement l'ensemble guidon. Les poignées arborent, elles aussi, une ligne nouvelle, avec une alternance de zones lisses et rugueuses pour améliorer la prise.

Rétroviseurs – Les rétroviseurs, plus grands et volumineux, améliorent la visibilité et sont positionnés plus haut que sur les modèles précédents. Un bras en aluminium

moulé sous pression réduit les vibrations et améliore leur stabilité.

Les clignotants à LED (3 de chaque côté) se fondent parfaitement dans la calotte et renforcent, par rapport à une position normale, la pureté du design.

Bloc serrure – Le bloc de démarrage, de toute dernière génération, est doté d'un dispositif antidémarrage, dont la présence est signalée par un témoin rouge sur le tableau de bord. Autre nouveauté, le bouchon de réservoir, dont le design moderne, fruit d'un travail précis et minutieux, fait ressortir sur le dessus la marque MV.

Carrosserie et finitions techniques – Les convoyeurs de la boîte à air disposent d'entrées élargies et fuselées.

Les protections du radiateur abandonnent le métal et ne sont plus intégrées aux composants mécaniques, faisant désormais partie de la carrosserie.

En plus de caréner et de protéger le radiateur, ils font également office de convoyeur d'air et assurent un meilleur refroidissement.

La partie arrière de la moto est celle ayant fait l'objet du plus grand nombre d'évolutions, avec une queue effilée et moderne permettant une assise plus confortable, surtout dans les déplacements longitudinaux du pilote.

Le feu arrière à LED, intégré à la queue, est en aluminium moulé sous pression plutôt qu'en plastique, pour une esthétique top tendance extrêmement innovante.

Les deux belles sorties d'échappement, aux lignes exaltées, glissent sur le côté droit de la moto. Les soudures sur la partie supérieure des pots disparaissent, tandis que la découpe est encore plus inclinée et effilée, comme pour renforcer l'élan des lignes de la carrosserie. Nouvelles lignes et nouveau style des carters moteur externes, moins arrondis que les précédents, avec une nouvelle personnalisation en relief des marques MV, plus sobre et discrète. La béquille latérale a également été modifiée et arbore le logo MV.

La version 990R est disponible en deux couleurs : rouge et noir, toutes deux avec flancs réservoir argent.

BRUTALE 990R

« BRUTALE 990R
Esthétique



BRUTALE 1090R

« BRUTALE 1090RR

Esthétique

Les différences par rapport à la 990R:

- la nouvelle tête de direction est équipée de l'innovant amortisseur de direction au guidon
- les convoyeurs de la boîte à air, de la même couleur que le réservoir, sont parfaitement intégrés et offrent un design encore plus percutant
- cache-soupapes de la tête de couleur rouge
- livrée disponible en deux versions : blanc perle/noir et rouge/argent.



BRUTALE 990R

« BRUTALE 990R Moteur



La cylindrée augmente, de 982,3 cc à 998 cc, sans aucune variation de l'agencement du moteur.

Alésage et course passent de 79 x 50,1 mm à 76 x 55 mm.

La reconfiguration du 4 cylindres à 16 soupapes radiales cherche à rendre l'utilisation du gaz plus douce, avec une réponse plus progressive, vigoureuse et harmonieuse par rapport à avant, spécialement au niveau de la commande de gaz et en accélération. Pour cela, il a été utilisé un nouveau corps papillon Mikuni de 46 mm à alimentation avec système sans retour, plus léger de 150 grammes que le précédent. Ce nouveau corps papillon est géré par une injection électronique Marelli 5SM de prestations supérieures à la précédente et équipée de logiciels innovant, tels le système de contrôle de traction réglable sur 8 niveaux d'intervention et le double paramétrage. Aucune intervention au niveau du matériel, des mesures et des profils utilisés pour la partie thermique, alors que la nouvelle injection électronique permet d'éliminer le capteur de position de l'arbre à cames.

Le carter, complètement réélaboré, a 600 grammes en moins par rapport au précédent et est équipé d'un arbre de renvoi équilibreur des forces du deuxième ordre, placé avant le moteur et commandé directement par l'engrenage de transmission primaire. Aucune variation pour les rapports de la transmission, alors que le mécanisme interne de la commande de vitesse, réélaboré pour permettre l'installation du capteur de vitesse et pour offrir une course plus souple et confortable

du levier, est entièrement nouveau. Grâce à l'utilisation du nouveau capteur, la centrale est en mesure d'optimiser les réglages d'injection et d'allumage et la position de la soupape d'échappement en fonction des exigences de chaque vitesse. Un nouveau générateur Mitsubishi au Néodyme-fer-Bore refroidi à l'huile a aussi été installé. Il contribue, avec le nouveau système de transmission avec joint de torsion en élastomère, à une économie de 1600 grammes. Même le circuit de lubrification est complètement rénové. Il contient une pompe à double rotor de cylindrée et de poids réduits (-340 grammes) par rapport à la précédente, plus petite et plus légère, mais avec un rendement supérieur.

Le circuit n'est plus dédoublé comme précédemment et la pompe sert le radiateur et le moteur disposés en série. Le nouveau carter à huile abrite un filtre écologique à cartouche, auquel on accède facilement sans démonter aucun accessoire de la moto pour réduire les temps de maintenance.

La pompe à eau aussi a été complètement réélaborée, et même si elle pèse 60 grammes de moins que la précédente, elle garantit à bas régime un débit de réfrigérant jusqu'à 65 % supérieur. Les prestations du moteur ont été optimisées afin d'améliorer la conduite et de gérer la commande gaz, mais restent dans l'ensemble inchangées par rapport à la version précédente, notamment grâce à l'utilisation du nouveau système d'échappement équipé d'une soupape de régulation gérée par la centrale d'injection.

BRUTALE 1090R

« BRUTALE 1090RR Moteur

Le modèle de pointe possède toutes les caractéristiques de base indiquées pour la 990, en offrant une cylindrée de 1078 cc et des prestations maximales dans l'ensemble identiques à la version 2008.

La RR se distingue du modèle 990 non seulement pour son importante augmentation de cylindrée, mais aussi pour l'équipement de l'embrayage anti-dribble de dessin MV.



BRUTALE 990R

« BRUTALE 990R

Partie cycle



La cage de tubes en acier au chrome molybdène qui constitue le cadre garde sa structure treillis, mais avec un dessin plus haut et léger, sans perdre la rigidité qui fait partie de ses qualités, et la soudure Tig. Et c'est justement ce type de soudure qui, outre une plus grande démonstration des soins apportés, donne au cadre non seulement un aspect plus homogène et propre, mais surtout une résistance supérieure entre les tubes liés ensemble, capables donc de supporter les prestations incroyables du moteur.

La soudure Tig est largement utilisée dans l'industrie aéronautique et indiquée quand les épaisseurs à souder sont réduites, comme dans le cas du cadre treillis de la Brutale.

L'allongement du bras oscillant (entièrement réélaboré et pesant moins de 1,2 kg) influe sur l'augmentation de l'empattement pour une meilleure précision de conduite, en augmentant la résistance aux torsions et en diminuant de poids. Le nouvel empattement a aussi permis d'augmenter la stabilité, déjà excellente, qui avait rendu la Brutale fameuse. Le moindre poids de la roue et du bras oscillant permet un meilleur travail de la suspension. Les nouvelles protections de la chaîne sont plus larges et enveloppantes, ce qui améliore la protection contre la saleté et la sécurité du pilote. Une pièce forgée a été placée à l'intérieur de la protection inférieure, et en plus d'être un détail esthétique précieux, elle est

aussi efficace comme protection du bras oscillant en cas de choc ou de chute du véhicule. Les autres nouveaux composants de la roue arrière sont: l'amortisseur de couple, le moyeu et le roulement, qui ont pour but d'améliorer la durée aux contraintes du moteur et le confort. Les cale-pieds, qui ne sont pas réglables sur cette version, ont un montage élastique pour absorber les vibrations et améliorer le confort du pilote lors de la conduite.

Les jantes ont un design à l'avant-garde et sont encore plus légères par rapport à la 989R, fondues en forme de coquillage, avec un poids allégé de 700 g sur la jante arrière et de 350 g sur la jante avant.

Les parties internes et l'oléodynamisme de la fourche, produite en exclusivité pour MV par Marzocchi, ont été entièrement conçues par CRC.

Les tubes de fourche font 50 mm et cette dernière est réglable en compression, en détente et en précontrainte; les composants internes et le réglage ont été modifiés, et la course a été diminuée de 130 à 125 mm. La chasse à la roue est passée de 101,5 à 103,5 mm, l'empattement s'est allongé de 1410 mm à 1438 mm, la hauteur de la selle est passée de 805 à 830 mm et l'angle de chasse a augmenté de 24,5 à 25 degrés.

L'amortisseur offre un réglage unique en détente, sans réservoir séparé.

Le système freinant prévoit des disques NHK de 310 mm, une bride en acier et des pincres Brembo à 4 pistons de diamètre 32 mm, avec raccord radial.

BRUTALE 1090R

« BRUTALE 1090RR Partie cycle

Les accessoires présents sur la version RR sont les suivants:

- supports cale-pieds réglables
- jantes forgées, avec rayons très fins, dessinées et conçues par MV Agusta
- amortisseur avec double réglage en compression, grandes et faibles vitesses; un réservoir séparé est prévu pour la détente
- le système freinant possède des disques Brembo de 320 mm, une bride en aluminium et des pinces racing monobloc avec pistons de 34 mm et raccord radial.



« IMPRESSIONS DE CONDUITE

À la base de tout, il y a la mentalité de la course: les motos de compétition doivent être améliorées peu à peu. Il ne faut pas exagérer, les excès sont interdits si on veut être gagnant. C'est pour cette raison que même en montant sur la nouvelle Brutale, vous reconnaîtrez le caractère et la personnalité, qui entre-temps ont évolué. La position de conduite représente la première amélioration tangible. La selle longue et spacieuse permet aussi aux pilotes de stature supérieure à la moyenne d'« entrer » confortablement, avec les bras qui s'allongent sur le guidon à un niveau plus haut et confortable. La sensation est de conduire une moto qui a deux tailles en plus, donc plus accueillante. Le « filet de gaz », c'est-à-dire la fluidité du caractère MV à bas régime, s'est transformé en point fort. Dessiner « le huit » à à peine plus de zéro km/h de vitesse, avec deux doigts sur le guidon, est devenu plus facile que de se lancer à 270 à l'heure sur un rectiligne. C'est tout dire, étant donné la réputation du caractère rageur de Brutale ...

La 990, en particulier, est devenue la moto qu'il ne faut pas utiliser seulement en combinaison de cuir et casque intégral, mais aussi en version soft, parce que vous vous divertissez, parce qu'elle se fait utiliser, elle vous donne envie d'user les pneus. Pas de vibrations, quand, sur l'autoroute, vous roulez à grande vitesse pour de longs trajets. Les rétroviseurs, les clignotants, le gaz, les freins, l'embrayage et la boîte de vitesse s'utilisent avec une extraordinaire harmonie de mouvement, parce que tout est plus spontané et fonctionnel, doux à actionner et précis dans l'intervention. Le nouveau réglage des suspensions est sensationnel pour l'absorption silencieuse et progressive même des pires rapiécages de la chaussée. C'est un peu comme flotter sur un coussin d'air que vous contrôlez totalement; aucune réaction névrotique, mais une ligne parfaite que Brutale ne cède même pas sous la pression d'une conduite violente. Et quand une moto est facile à utiliser, il est aussi plus simple de dépasser les limites. La 1090RR, en particulier, a la technique d'une super moto, ce qui lui permet d'atteindre des limites qui ne sont abordables par aucun autre roadster, surtout en piste, où elle sait se transformer en bête féroce à l'impulsion incontrôlée et est en même temps en mesure d'accompagner le motocycliste plus parcimonieux lors de ses premières prises d'angle. Le sprint italien ressort, allié à la flexibilité typique des 4 cylindres: une Brutale comme ça ne s'était jamais vu!



« De la BRUTALE en 3D au MERCHANDISING en ligne

La 990R et la 1090RR ouvrent l'horizon à la personnalisation, qui délimite ainsi une nouvelle frontière de l'exclusivité. Sur notre nouvel site, le configurateur spécial 3D permet de réaliser sur l'ordinateur la Brutale de rêve à personnaliser, avec une zone consacrée aussi bien aux accessoires techniques, pour l'amélioration des prestations, qu'aux accessoires esthétiques, pour un affinement du design lié à la possibilité de se distinguer encore plus.

D'un côté, on trouve donc l'atelier du « racing » avec des produits à haut contenu technologique et de prestation: des matériaux de valeur et très légers comme le carbone et l'ergal, des systèmes d'échappement en acier et en titane, des jantes, des cale-pieds, des centrales électroniques et d'autres accessoires moteur pouvant amener à des puissances proches de 200 cv. Et de l'autre côté, on entre dans le monde des « troussees », pour changer le cuir, les couleurs ou les graphismes, en choisissant parmi les articles qui offrent un look encore plus agressif comme le sabot moteur et le capot de selle monoplace.

Un équipement de voyage est prévu pour les exigences touristiques: en plus des vêtements confortables et imperméables pour le pilote, il comprend un ensemble de sacs à placer sur le réservoir et sur la selle arrière, une bulle plus protectrice ainsi qu'une selle plus confortable pour des personnes de stature différente. Les accessoires, comme les vêtements MV Agusta, peuvent être visionnés sur le site www.mvagusta.it et beaucoup d'articles peuvent être achetés directement en ligne.



MV AGUSTA BRUTALE 990 R MY 2010	
MOTEUR	
Type	Quatre cylindres, 4 temps, 16 soupapes
Distribution	Double arbre à cames en tête, soupapes radiales
Cylindrée totale	998 cm ³
Taux de compression	13:1
Démarrage	Électrique
Alésage par course	76 mm x 55 mm
Puissance maximum à tr/min (à l'arbre)	Version pleine puissance: 102 kW (139 CV) à 10600 / Version puissance limitée: 73 kW (100 CV) à 8000 - Lim. 11650 tr/min
Couple maximum à tr/min	Version pleine puissance: 106 Nm (10,6 kgm) à 8000 tr/min / Version puissance limitée: 91 Nm (9,1 kgm) à 7000 tr/min
Refroidissement	Liquide et huile avec radiateurs séparés
Allumage - Alimentation	Système intégré d'allumage, injection Magneti Marelli 5SM avec corps à papillon Mikuni; allumage électrique à décharge inductive; injection électronique "Multipoint" séquentielle phasée
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	Extractible à six vitesses avec prise constante des engrenages
Rapport primaire	50/79
Rapports changement de vitesse	
Première: Vitesse *	13/38 109,7 km/h à 11650 tr/min
Deuxième: Vitesse *	16/34 150,8 km/h à 11650 tr/min
Troisième: Vitesse *	18/32 180,3 km/h à 11650 tr/min
Quatrième: Vitesse *	20/30 213,7 km/h à 11650 tr/min
Cinquième: Vitesse *	22/29 243,2 km/h à 11650 tr/min
Sixième: Vitesse *	19/23 265,0 km/h à 11650 tr/min
Rapport final de transmission	15x41
INSTALLATION ÉLECTRIQUE	
Tension de l'installation	12 V
Alternateur	350 W à 5000 tr/min
Batterie	12 V - 8,6 Ah
DIMENSIONS ET POIDS	
Entraxe	1438 mm
Longueur totale	2093 mm
Largeur totale	760 mm
Hauteur de la selle	830 mm
Hauteur min. au sol	150 mm
Chasse	103,5 mm
Poids à sec	190 Kg
Capacité du réservoir de carburant	23 l
PERFORMANCES	
Vitesse max. *	Version pleine puissance: 265,0 km/h / Version puissance limitée: 245,0 km/h
CADRE	
Type	Treillis tubulaire en acier CrMo (TIG soudé)
Plaques point d'appui bras oscillant: matériau	En alliage d'aluminium
SUSPENSION AVANT	
Type	Fourche oléodynamique à tiges inversées avec système de régulation extérieur et séparé du frein en extension, en compression et du précharge ressort
Ø Tiges	50 mm
Course sur l'axe jambes	130 mm
SUSPENSION ARRIÈRE	
Type	Progressive, mono amortisseur réglable en extension et en précharge ressort
Bras oscillant monobras: matériau	En alliage d'aluminium
Course roue	120 mm
FREINS	
Avant	Double disque flottant (Ø310 mm) avec bande de freinage en acier et bride en acier
Etrier de frein avant	Radial à 4 pistons (Ø32 mm)
Arrière	Disque en acier (Ø210 mm)
Etrier de frein arrière	À 4 pistons (Ø25,4 mm)
JANTES	
Avant: matériau/dimensions	En alliage d'aluminium 3,50 " x 17 "
Arrière: matériau/dimensions	En alliage d'aluminium 6,00 " x 17 "
PNEUS	
Avant	120/70 - ZR 17 M/C (58 W)
Arrière	190/55 - ZR 17 M/C (75 W)
CARROSSERIE	
Matériaux	Thermoplastiques

* Vitesse accessible en piste

MV Agusta est engagée dans une politique continue d'amélioration des produits. Ainsi les informations et les données techniques des véhicules peuvent changer sans avis.

Rev. N° 3 - 11/09/09

MV AGUSTA BRUTALE 1090 RR MY 2010	
MOTEUR	
Type	Quatre cylindres, 4 temps, 16 soupapes
Distribution	Double arbre à cames en tête, soupapes radiales
Cylindrée totale	1078 cm ³
Taux de compression	13:1
Démarrage	Électrique
Alésage par course	76 mm x 55 mm
Puissance maximum à tr/min (à l'arbre)	Version pleine puissance: 106 kW (144,2 CV) à 10600 / Version puissance limitée: 73 kW (100 CV) à 8000 - Lim. 11650 tr/min
Couple maximum à tr/min	Version pleine puissance: 115 Nm (11,5 kgm) à 8000 tr/min / Version puissance limitée: 93 Nm (9,3 kgm) à 6600 tr/min
Refroidissement	Liquide et huile avec radiateurs séparés
Allumage - Alimentation	Système intégré d'allumage, injection Magneti Marelli 5SM avec corps à papillon Mikuni; allumage électrique à décharge inductive; injection électronique "Multipoint" séquentielle phasée
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesse	Extractible à six vitesses avec prise constante des engrenages
Rapport primaire	50/79
Rapports changement de vitesse	
Première: Vitesse *	13/38 109,7 km/h à 11650 tr/min
Deuxième: Vitesse *	16/34 150,8 km/h à 11650 tr/min
Troisième: Vitesse *	18/32 180,3 km/h à 11650 tr/min
Quatrième: Vitesse *	20/30 213,7 km/h à 11650 tr/min
Cinquième: Vitesse *	22/29 243,2 km/h à 11650 tr/min
Sixième: Vitesse *	19/23 265,0 km/h à 11650 tr/min
Rapport final de transmission	15x41
INSTALLATION ÉLECTRIQUE	
Tension de l'installation	12 V
Alternateur	350 W à 5000 tr/min
Batterie	12 V - 8,6 Ah
DIMENSIONS ET POIDS	
Entraxe	1438 mm
Longueur totale	2093 mm
Largeur totale	760 mm
Hauteur de la selle	830 mm
Hauteur min. au sol	150 mm
Chasse	103,5 mm
Poids à sec	190 Kg
Capacité du réservoir de carburant	23 l
PERFORMANCES	
Vitesse max. *	Version pleine puissance: 265,0 km/h / Version puissance limitée: 245,0 km/h
CADRE	
Type	Treillis tubulaire en acier CrMo (TIG soudé)
Plaques point d'appui bras oscillant: matériau	En alliage d'aluminium
SUSPENSION AVANT	
Type	Fourche oléodynamique à tiges inversées avec système de régulation extérieur et séparé du frein en extension, en compression et du précharge ressort
Ø Tiges	50 mm
Course sur l'axe jambes	130 mm
SUSPENSION ARRIÈRE	
Type	Progressive, mono amortisseur réglable en extension, en compression (haute vitesse / basse vitesse) et en précharge ressort
Bras oscillant monobras: matériau	En alliage d'aluminium
Course roue	120 mm
FREINS	
Avant	Double disque flottant (Ø320 mm) avec bande de freinage en acier et bride en aluminium
Etrier de frein avant	Radial monobloc à 4 pistons (Ø34 mm)
Arrière	Disque en acier (Ø210 mm)
Etrier de frein arrière	À 4 pistons (Ø25,4 mm)
JANTES	
Avant: matériau/dimensions	Forgé en alliage d'aluminium 3,50 " x 17 "
Arrière: matériau/dimensions	Forgé en alliage d'aluminium 6,00 " x 17 "
PNEUS	
Avant	120/70 - ZR 17 M/C (58 W)
Arrière	190/55 - ZR 17 M/C (75 W)
CARROSSERIE	
Matériaux	Thermoplastiques

* Vitesse accessible en piste

MV Agusta est engagée dans une politique continue d'amélioration des produits. Ainsi les informations et les données techniques des véhicules peuvent changer sans avis.

Rev. N° 3 - 11/09/09