

F4 PRESS KIT 2010



Migliorare l'eccellenza. Nasce con questo obiettivo la nuova MV Agusta F4, estrema sintesi di sportività, prestazioni e design. La supersportiva più bella del mondo diventa ancora più bella, performante ed efficace.

### « MV F4.

Arte in movimento.

La perfezione può essere migliorata? La domanda trova risposta nella nuova MV Agusta F4, una moto da sempre giudicata la più bella del mondo, che oggi ridefinisce i canoni della bellezza. La nuova F4 non rappresenta un'evoluzione della precedente, ma un progetto nuovo, dalla prima all'ultima vite, dalla prima all'ultima curva della sua sinuosa carenatura. Nessun'altra moto stradale di grande produzione può vantare tanti riconoscimenti come MV Agusta F4, figlia della genialità italiana che, negli anni, ha saputo porsi come riferimento assoluto per prestazioni, velocità e inimitabile bellezza. Una supersportiva con il pedigree, che, grazie all'assoluta assenza di compromessi nel design, nella tecnica e nella scelta dei materiali, riesce ancora oggi ad essere una vera e propria opera d'arte su due ruote.

Un sogno, il meglio che si potesse desiderare. Almeno fino ad oggi, perché MV Agusta ha deciso di spostare ulteriormente il confine delle prestazioni, della sportività, del piacere di guida con la nuova F4. Insomma, MV Agusta ha deciso di migliorare il meglio.

La nuova F4 raccoglie appieno l'eredità del modello precedente, migliorandone però tutte le caratteristiche tecniche e prestazionali e aumentandone ulteriormente

i già ricchi contenuti tecnici. Quando è stata progettata la nuova F4, i tecnici MV avevano, infatti, un solo obiettivo. La F4 non doveva più solo essere la moto più bella del mondo, o la più veloce, ma doveva essere anche la più efficace in pista, la più leggera, la più tecnologicamente avanzata. Il risultato è la nuova F4, una MV senza dubbio, ma ancora più bella, compatta, veloce ed efficace.

Nuovi il motore, il telaio, il forcellone. Nuovo il lay out generale che ha portato ad ottenere una moto più stretta di 4 cm, più compatta e leggera, "dimagrita" di ben 10 kg. La F4 si pone quindi come riferimento assoluto per le moto sportive stradali, per soluzioni tecniche e per le sue straordinarie prestazioni.

Ogni particolare, anche il più piccolo e insignificante, è stato riprogettato e/o riposizionato con l'obiettivo di ottenere una moto ultracompatta e leggera. L'ergonomia è completamente nuova, curata in modo maniacale per concorrere alla rinnovata facilità di guida, che fa sì che il pilota entri immediatamente in sintonia con la moto, e possa quindi raggiungere velocemente prestazioni di livello assoluto. Più prestazioni, quindi, ma maggior feeling e minor impegno di guida, fisico e mentale assicurato anche dal Traction Control MK II regolabile su otto livelli di intervento e dalla doppia mappatura.

# F4

La nuova F4 rappresenta, quindi, il nuovo riferimento per le supersportive stradali. Ecco in breve le caratteristiche peculiari del progetto.

- Peso solo 192,5 kg a secco
- Nuove sovrastrutture iperleggere
- Nuovo motore 4 cilindri in linea da 998 cc
- Alimentazione con sistema TSS a cornetti a lunghezza variabile
- Sistema TC MK II di controllo della trazione regolabile su 8 livelli
- Due iniettori per cilindro
- Frizione antisaltellamento
- Nuovo impianto d'iniezione elettronica con corpi farfallati Mikuni da 49 mm
- Nuova centralina Magneti Marelli 7BM
- Nuovo scarico 4-in-1 con valvola parzializzatrice
- Nuovo telaio ridimensionato e alleggerito
- Nuovo forcellone monobraccio

Una moto esclusiva, raffinata, curata in ogni minimo dettaglio, e con un look assolutamente inconfondibile. La nuova MV Agusta F4 rappresenta l'eccellenza in termini di qualità, tecnologia, componentistica e finiture, tenendo alto il blasone di quel marchio prestigioso che porta orgogliosamente sul serbatoio.

La ciclistica, completamente riprogettata, ottimizzata e incredibilmente alleggerita migliora le caratteristiche dinamiche della moto in ogni situazione, consentendo una guida più efficace in pista ma anche su strada. Tutto questo, naturalmente, accompagnato da componenti d'altissimo livello, selezionati per mettere a disposizione degli appassionati una supersportiva in grado di soddisfare anche il più esoterico dei clienti.

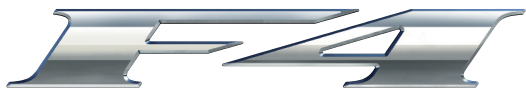


# F4

« MV F4.

Arte in movimento.





## «IL DESIGN

Quando l'efficacia diventa bellezza. Una vera rivoluzione ha caratterizzato il design della F4. Più bassa, compatta, aggressiva, ma sempre con un look inconfondibile.

Su MV Agusta F4, forma e funzione si fondono per creare una vera e propria opera d'arte in movimento. La cura maniacale del dettaglio, la scelta accuratissima dei materiali, l'attenzione al posizionamento di ogni elemento tecnico ha portato all'ottenimento di una moto incredibilmente stretta. Nessuna quattro cilindri in linea al mondo può vantare una sezione frontale così ridotta, del tutto paragonabile a quella di una bicilindrica. Le superfici estese delle carenature (che da sempre caratterizzano la F4) si sono fatte più rastremate, hanno nuovi sfoghi dell'aria che migliorano l'estrazione dell'aria calda, l'efficienza aerodinamica e lasciano intravedere il coperchio valvole rosso del quattro cilindri a valvole radiali. Anche gli specchietti concorrono all'efficienza aerodinamica, con una nuova conformazione e due piccole appendici aerodinamiche che eliminano le turbolenze, e contribuiscono a proteggere le spalle del pilota. Il codino si fa più slanciato, il cupolino incredibilmente più penetrante e affilato, la dimensione della sella aumenta, il serbatoio è più compatto e basso, i semimanubri più aperti e rialzati per un controllo di guida incredibile. La conseguenza è una moto più raccolta ma al tempo stesso più confortevole,

efficace e comunicativa con il pilota. Sulla F4, come su ogni MV Agusta, non si troverà mai design fine a se stesso, ma design al servizio della tecnologia e delle prestazioni.

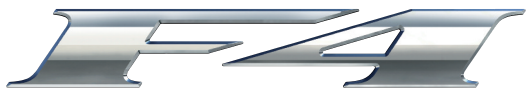
La ricerca della migliore respirazione possibile per il motore a valvole radiali ha richiesto un'ottimizzazione dei condotti di aspirazione dinamica che si allargano sotto il nuovo cupolino nel punto in cui la sovrappressione è massima. Un elemento fondamentale per le prestazioni della moto diventa quindi anche elemento fondamentale del design. La parte sottostante il cupolino è stata ridisegnata per canalizzare al meglio l'aria verso il radiatore e isolare meglio il pilota dal caldo.

Il gruppo ottico anteriore ricorda nella forma quello, indimenticabile, della prima F4 ma è decisamente più compatto ed efficace, qualcosa di assolutamente innovativo. Per la prima volta su una moto viene utilizzato un faro poliellissoidale mono-elemento con lampada bixeno a doppia funzione (abbagliante e anabbagliante) a tutto vantaggio della compattezza e della leggerezza del gruppo ottico stesso. La luce di posizione utilizza la tecnologia a Led così come la luce posteriore e gli indicatori di direzione, i vantaggi di questa tecnologia sono ormai noti: più luminosità, maggiore leggerezza.

# FA

«IL DESIGN





## «IL MOTORE

Il nuovo quattro cilindri a valvole radiali, mantiene praticamente invariati solo i dati di alesaggio e corsa di 76x55 mm, ma sfrutta tutte le esperienze sviluppate nelle competizioni e la tecnologia più moderna per essere di nuovo un riferimento per la categoria. Rappresenta un'evoluzione del motore precedente, ma gli interventi sono tali e tanti da poterlo considerare un motore completamente nuovo. I profondi aggiornamenti cui è stato sottoposto assicurano prestazioni eccezionali, ma anche una perfetta gestione dell'acceleratore e una erogazione esemplare. A questo scopo è stato riprogettato l'albero motore che ha un'inerzia aumentata del 50% rispetto al precedente. Anche le bielle sono completamente riprogettate, più leggere e nello stesso tempo più rigide delle precedenti. I condotti di aspirazione sono stati accorciati in modo sostanziale per ottenere la massima efficienza e le massime performance agli alti regimi. A "riempire" la curva di coppia e a perfezionare l'erogazione contribuiscono i nuovi corpi farfallati Mikuni da 49 mm, ma soprattutto l'ultima evoluzione del sistema di cornetti ad altezza variabile TSS. Per prima MV ha fatto debuttare su una moto di serie, questo dispositivo che sulla nuova F4 ha raggiunto lo stato dell'arte grazie anche alla gestione assicurata dalla nuova centralina Magneti Marelli 7BM. Quest'ultima integra e armonizza opportunamente il controllo delle lunghezze dei cornetti di aspirazione e della valvola allo scarico, la gestione motore attuata dagli 8 iniettori in funzione del rapporto inserito, il nuovo Traction Control MK II regolabile su otto livelli di intervento e la doppia mappatura (Sport/Rain).

La distribuzione è stata aggiornata da nuove molle valvola di aspirazione più piccole e leggere. Le valvole di aspirazione sono in titanio da 30 mm mentre quelle di scarico in acciaio hanno un diametro di 25 mm.

Il basamento è stato riprogettato e razionalizzato ed è più leggero di 600 grammi rispetto al precedente. Completamente nuovo anche il comando cambio, che permette ora l'adozione del sensore di marcia inserita e consente alla centralina di adottare diverse mappature motore in funzione del rapporto utilizzato.

Un motore di elevatissime prestazioni come il 4 cilindri MV ha bisogno di essere raffreddato e lubrificato alla perfezione. Per questo il circuito dell'olio è stato completamente riprogettato nei passaggi e nel raffreddamento.

La pompa dell'olio è più compatta ma più efficiente, lo scambiatore acqua/olio lascia spazio a un nuovo radiatore che tiene sotto controllo la temperatura del lubrificante, abbassando di conseguenza la temperatura di lavoro del motore a tutto vantaggio di prestazioni e affidabilità.

La nuova coppa dell'olio, più profonda per assicurare un pescaggio ottimale anche nelle condizioni più estreme, ospita un nuovo filtro ecologico asportabile senza smontare alcun componente migliorando quindi l'accessibilità meccanica per la normale manutenzione. In questo caso, maggiore efficienza fa rima anche con maggiore praticità.

Anche il circuito del liquido di raffreddamento è stato rivisto completamente: la pompa dell'acqua si è alleggerita di 60 grammi, ma grazie al profilo ottimizzato della girante, ha una portata superiore che arriva fino al 65% in più ai bassi e medi regimi. Il circuito è caratterizzato da un radiatore monoflusso in pressione con pacco radiante ad alto scambio termico equipaggiato da 2 ventole di raffreddamento e da una vaschetta di espansione in pressione atmosferica.

Ogni elemento del motore è stato razionalizzato e alleggerito.

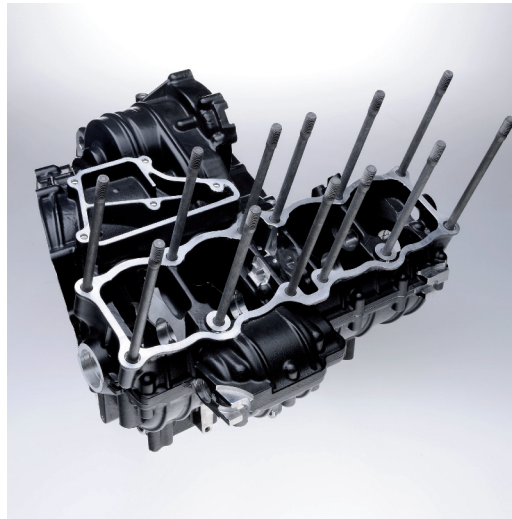
Il nuovo generatore Mitsubishi, al Neodimio-Ferro-Boro è raffreddato ad olio e riceve il moto per mezzo di un giunto torsionale in elastomero. Il risparmio di peso, che questo componente garantisce, ha dell'incredibile: ben 1600 grammi. Grazie alla ricollocazione di elementi quali il vaso di espansione e il regolatore di tensione, si è liberato spazio prezioso per l'airbox che ha visto aumentato il suo volume a tutto vantaggio della respirazione del motore.

Le già eccellenti performance del quattro cilindri MV sono migliorate ancora. Questo nuovo motore eroga una potenza massima di ben 137 kW (186,3 cv) a 12900 giri con una coppia massima di 114 Nm a 9500 giri.

Restano intatte le altre caratteristiche che nel corso degli anni hanno reso il 4 cilindri MV un riferimento del settore: le 4 valvole per cilindro sono disposte radialmente per una conformazione ottimale della camera di scoppio, il cambio è estraibile come sulle più pregiate unità da competizione, la frizione antisaltellamento di tipo meccanico assicura un controllo ottimale del freno motore in staccata.

# F4

## «IL MOTORE





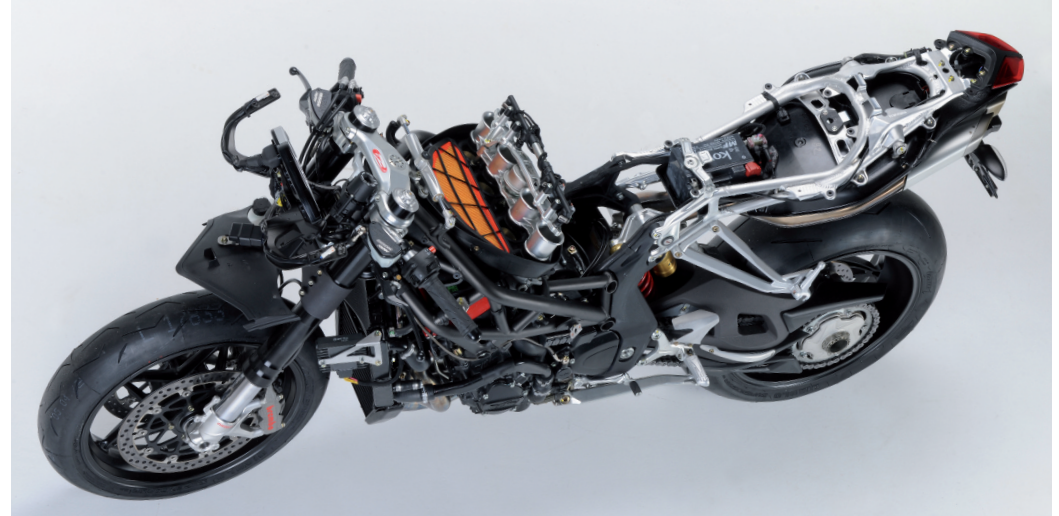
# F4

## « LO SCARICO

Il caratteristico scarico "a canne d'organo" è da sempre l'elemento distintivo della F4 e lo sarà anche per la nuova versione, che tuttavia, ottimizza il concetto utilizzando uno schema 4-in-1 più in sintonia con le caratteristiche racing del nuovo motore. Le 4 "bocche" sotto al codino sono state ristilizzate e hanno un rivestimento che offre anche la possibilità di essere personalizzato. Per avere la migliore efficienza possibile il catalizzatore è stato avvicinato alla camera di combustione, accorciando notevolmente il tempo di riscaldamento. Una nuova valvola allo scarico a gestione elettronica ottimizza le prestazioni e contribuisce al silenziamento del motore, ma anche a mantenere il sound inconfondibile del 4 cilindri MV.



# F4



## « LA CICLISTICA

La ciclistica è un altro dei capisaldi che ha reso la MV Agusta F4 unica e inconfondibile. Una struttura estremamente razionale e leggera caratterizzata dall'unione di un traliccio in tubi d'acciaio con piastre d'alluminio a cui tutti poi si sono ispirati. La nuova F4 resta, naturalmente, fedele alla tradizione e ripropone lo stesso tipo di struttura, ma ne esalta ulteriormente le caratteristiche di rigidità e leggerezza con una completa riprogettazione che ha interessato ogni particolare, dallo spessore dei tubi, ai loro nuovi "incroci" e all'andamento delle piastre laterali. Il nuovo telaio è più stretto, slanciato, corto e leggero ed ha rigidità ottimizzate. La zona del canotto di sterzo è stata rivista completamente e le piastre laterali sono più avanzate. Questo ha consentito una distribuzione dei pesi ottimale (52% anteriore, 48% posteriore) e la ricollocazione dell'attacco del forcellone che così, si è potuto allungare migliorando la trazione senza aumentare l'interasse. Sostituendo l'elemento pressofuso interno, il canotto offre anche la possibilità

di regolare l'inclinazione dello sterzo. L'inclinazione standard è di 23° 5' per una guida agile, moderna ed efficace.

Ogni componente è stato compattato e ottimizzato per adeguarlo al nuovo lay out della moto. I leveraggi della sospensione posteriore sono stati riprogettati e hanno una curva di progressività inedita, il telaio reggisella è stato rivisto completamente ed è più compatto e leggero.

Il forcellone monobraccio è un vero gioiello d'ingegneria. Allungato di 20 mm rispetto al precedente, contribuisce naturalmente ad aumentare la trazione ottimizzando anche il tiro catena. La riprogettazione ha consentito, però, di ridurne drasticamente il peso (-1,2 kg) lasciando inalterata la rigidità torsionale.

Il forcellone della nuova F4 raggiunge il peso di soli 5 kg, un record per un elemento di questo tipo. All'alleggerimento e all'ottimizzazione generale contribuisce anche la completa riprogettazione del mozzo ruota posteriore.

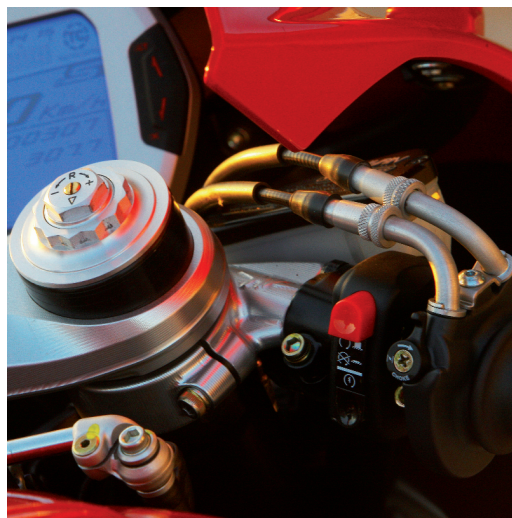
# F4

## « LE SOSPENSIONI

Come ogni elemento tecnico della moto, anche le sospensioni rappresentano il meglio del settore. Realizzate su specifiche MV offrono scorrevolezza ideale e massimo feeling di guida. La forcella Marzocchi upside down, con steli da 50 mm di diametro, vuole continuare la tradizione MV, che è diventata famosa per la sua stabilità d'avantreno. Derivata dalle unità da competizione, è regolabile in continuo nel precarico molla e nell'idraulica in estensione e compressione, il piedino forgiato ultraleggero è anch'esso realizzato espressamente per la F4. Il piedino utilizza un sistema a sgancio rapido della ruota, come quelli delle moto da Endurance, richiamando quindi quello della prima F4, la mitica Serie Oro che utilizzava la stessa soluzione tecnica. Il monoammortizzatore Sachs è equipaggiato con serbatoio d'azoto "piggy back" (separato e integrato nel corpo) ed è regolabile in estensione, compressione, precarico molla. Il puntone del leveraggio consente di alzare o abbassare il retrotreno della moto in funzione dell'assetto desiderato, delle preferenze del pilota e delle altre regolazioni effettuate.



# F4



## « I FRENI

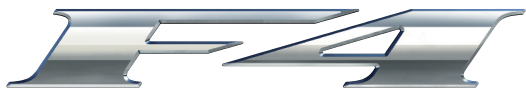
L'impianto anteriore Brembo, con pinze radiali monoblocco, è senza ombra di dubbio il miglior impianto per moto attualmente sul mercato.

Sulla F4 è accoppiato a una pompa Nissin con serbatoio integrato realizzata espressamente su specifiche MV.

Il doppio disco flottante d'acciaio da 320 mm di diametro utilizza una flangia ultra alleggerita e uno spessore ridotto a 5 mm per ridurre al massimo le inerzie e le masse non sospese.

L'impianto frenante posteriore è Nissin ma realizzato esclusivamente per MV, con disco d'acciaio inox da 220 mm di diametro e pinza a quattro pistoncini.





## « LA COMPONENTISTICA.

Eccellenza in ogni particolare

Quello che caratterizza e distingue in modo particolare l'MV Agusta F4 è la cura e l'attenzione dedicata a ogni singolo elemento e dettaglio che la compone. Attenzione che non solo la rende unica e bellissima, ma che permette di aumentare prestazioni e funzionalità, riducendo il peso e aumentando considerevolmente qualità e finiture del prodotto.

L'ottimizzazione del progetto ha toccato qualsiasi elemento, anche il più insignificante che è stato rivisto e, se possibile, alleggerito. In alcuni casi i risultati sono stati eclatanti. Il serbatoio benzina (più corto, basso e rastremato), ad esempio è realizzato in nylon rotazionale. Una scelta precisa, che ha consentito di ridurre di ben 1,2 kg il peso del serbatoio stesso.

I cerchi ottenuti per fusione, mantengono il tipico design "a stella" MV ma lo stile è decisamente più moderno. Sono stati ottimizzati nella progettazione e sono più leggeri di 1,2 kg rispetto ai precedenti.

Il cruscotto della F4 non è semplicemente display in cui leggere i dati, ma un vero e proprio terminale con cui il pilota s'interfaccia con la moto. In esso confluiscono tutte le informazioni relative al funzionamento del motore ottenute attraverso

una linea CAN che non solo consente di ridurre il cablaggio elettrico al minimo, ma contribuisce anche alla riduzione del peso generale della moto.

Anche in questo caso MV Agusta introduce un nuovo standard cui gli altri si dovranno adeguare. Completamente digitale, il cruscotto unisce in uno stesso strumento la tecnologia a matrice di punti con quella a segmenti per avere una funzionalità perfetta e risposte istantanee dal contagiri. Leggerissimo, offre una quantità di informazioni impressionante, tra cui velocità, giri motore, mappa inserita, livello di Traction Control e cronometro per misurarsi in pista.

La maniacale ricerca di alleggerimento ha portato alla riprogettazione di tutte le sovrastrutture. Il risultato è un alleggerimento di 3 kg sull'intera carenatura e di 300 grammi sul solo plexiglas. Migliorata in ogni componente, quindi, per essere ancora la numero 1.

L'ottimizzazione del progetto ha interessato anche particolari apparentemente secondari come il gruppo serrature completamente rivisto, dal tappo del serbatoio al blocchetto d'accensione. Quest'ultimo poi è previsto di immobilizer elettronico che impedisce l'avviamento forzato della moto in assenza della chiave.

# F4



## «MV SPECIAL PARTS.

Per renderla unica

L'esclusività tecnica ed estetica è impressa nel DNA della nuova F4. Tuttavia si può fare ancora meglio, si può rendere la moto ancora più unica.

La lista delle parti speciali originali MV non ha praticamente fine, materiali speciali e particolari tecnici di ultima generazione consentono di rendere la nuova F4 ancora più performante o di personalizzarla esteticamente.

Chiunque può andare sul sito [www.mvagusta.it](http://www.mvagusta.it) e farsi la "sua" F4 grazie allo speciale configuratore 3D che permette di visionare in anteprima la moto personalizzata.

Le parti speciali MV sono un'assoluta garanzia di qualità per il cliente.

Per questi componenti valgono, infatti, gli stessi standard di massima qualità che hanno caratterizzato l'intero progetto della moto. Componenti realizzati in materiali pregiati e ultraleggeri quali titanio o carbonio possono renderla ancora più leggera. Scarichi e centraline racing possono scatenare tutta la rabbia del suo quattro cilindri.

Ogni più piccolo elemento estetico può essere personalizzato.

Gli accessori, come l'abbigliamento MV Agusta, sono visionabili sul sito [www.mvagusta.it](http://www.mvagusta.it) e molti articoli sono direttamente acquistabili on-line.