



Chronos le verdict d'Albacete



Pilote	Bertrand Sebileau		
	Aprilia	Ducati	Honda
Tour 1	1'45"02	1'43"70	1'47"02
Tour 2	1'43"03	1'42"80	1'46"27
Tour 3	1'42"19	1'42"40	1'45"17
Tour 4	1'41"82	1'42"52	1'45"34
Tour 5	1'42"04	1'42"52	1'44"85
Tour 6	1'42"04	1'42"50	1'45"70

L'Aprilia est sans contestations possibles la plus rapide sur circuit. Agilité nettement supérieure, précision géniale, mécanique à la hauteur et freinage parfait : seul un pneu avant détruit du fait d'un mauvais réglage de fourche m'a empêché d'enfoncer encore plus le clou sur les derniers tours chrono. 7/10^e derrière, la Ducati n'a qu'un seul gros défaut sur circuit : son pilotage est très physique et beaucoup moins facile que celui de l'Aprilia. Nul doute que l'écart serait plus important avec un pilote néophyte. Loin derrière, la Honda n'est pas dans le coup en châssis. Lente aux changements d'angle, elle se verrouille sur les freins, ne permettant pas de rentrer fort en courbe. Le feeling de l'avant plein angle n'est pas ce qui se fait de mieux. L'écart de 3 secondes par rapport à l'Aprilia est très significatif. L'essayeur allemand Markus Barth a même porté cet écart à 4 secondes. Bref, de série, la Honda n'est pas dans le coup sur circuit.



Dotée d'une ergonomie géniale pour le circuit, la Ducati est en revanche plus difficile à piloter et réclame une grande force physique pour être correctement exploitée. Un peu moins efficace que l'Aprilia, la 996 SPS compense par des sensations de pilotage de premier ordre. Son freinage, censé être identique à celui de l'Aprilia, est moins performant.

Albacete, l'Aprilia RSV-R a mystifié la concurrence !

je fais confiance à la SP1, la plus facile avec son moteur souple, ses prises de régime linéaires, ses commandes douces et précises... son comportement de Honda en fait. A ses guidons, on retrouve des sensations distillées par la VFR, la RC 30 ou la RC 45... A l'oreille, vous trouvez

immanquablement la marque. Si je n'ai cité que des V4, c'est qu'en plus de la sonorité le comportement du twin Honda les rappelle étonnamment. Martèlement proche quoiqu'un peu plus délié, courbe très linéaire, douceur de réaction, il n'y a que dans la hargne instantanée des

reprises, le "coup de pied au cul" cher aux twins que l'on perçoit le bicylindre de grosse cylindrée unitaire.

D'un caractère très lisse, celui du SP1 est plein, très dosable et puissant. S'extraire des virages est un vrai plaisir qui s'accompagne très vite de jolies glisses

aisément contrôlables du fait de la progressivité du moteur. La boîte a toutes les qualités requises pour se faire oublier. Bref, avec ses cotes très super carrées, son injection électronique sans faille et le soin apporté à sa conception et à sa réalisation, le 1000 cm³ japonais à ▶

L'Assurance moto

L'ASSURANCE EN DIRECT



01 45 29 36 75



Sur Internet
www.euro-assurance.fr



24H/24 Devis personnalisé

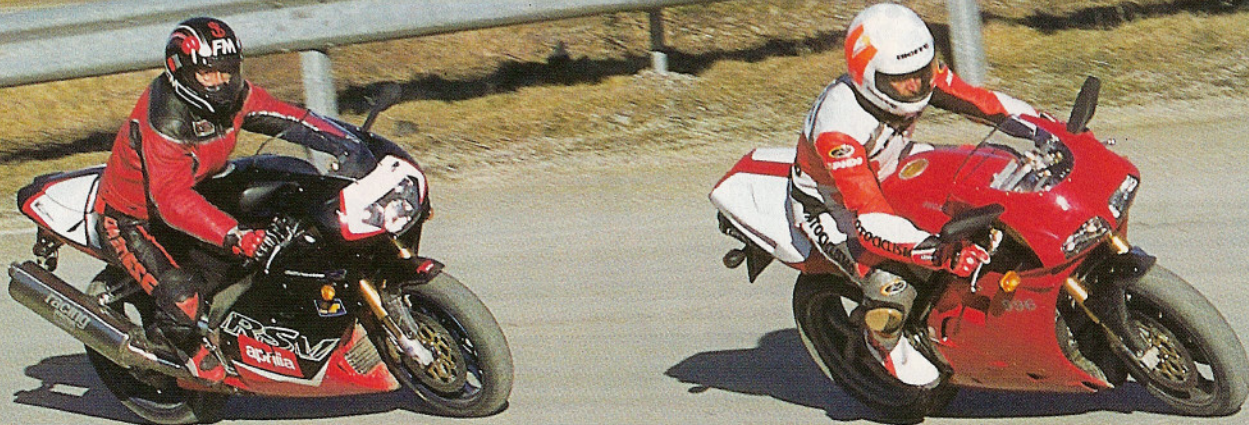
Assurance immédiate

Règlement annuel, semestriel ou mensuel*

sur Minitel® 24H/24

*Règlement mensuel après acceptation du dossier par COFICA RCS Paris 692015795, TEG 1,41% PAR MOIS AU 02/98. EX - PRIME DE 3000 F - 11 mensualités de 300 F

Sur route, l'Aprilia domine par sa protection supérieure, sa sobriété et sa facilité d'utilisation comparable à celle de la Honda. Cette dernière protège très peu et s'avère nettement la plus gourmande. Plus exclusive, la Ducati est moins confortable... mais son caractère nettement plus marqué fait oublier le reste.



Echappées des paddocks, les Honda et Aprilia restent

► de quoi inquiéter l'Italie. Tout aussi japonais que l'ensemble Brembo des italiennes, le freinage Nissin de la Honda donne aussi toute satisfaction. Puissance, feeling, endurance... c'est du top, pas loin de valoir le matériel que l'on trouve sur les motos d'usine.

En partie-cycle en revanche, le tableau se gâte. Alors que sa répartition des masses annonce plus de poids sur l'arrière, la Honda se pilote très (trop) sur l'avant. Vu la position de conduite avec le réservoir très court, les repose-pied très en avant et les guidons bas, cette répartition doit varier une fois le pilote à bord. On a l'impression d'avoir une fourche très verticale et/ou une roue de 16 pouces au bout, avec beaucoup de

poids dessus. La Honda se verrouille sur les freins et impose de les relâcher pour inscrire la moto sur la trajectoire souhaitée. Sur l'angle maxi la roue avant est un peu fuyante et impose une certaine réserve.

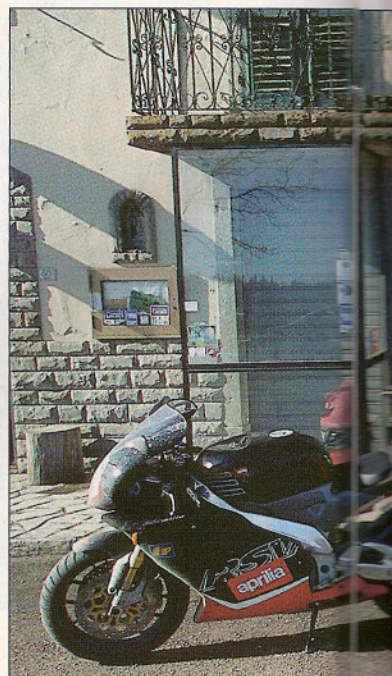
Très stable, la SP1 est précise en entrée, quand on a compris la façon de la piloter, et en accélération. En revanche, elle traîne au changement d'angle. Une Ducati aussi peut être lente. Mais en mettant la dose de muscle, on arrive à la rendre rapide. Ça ne marche pas avec la Honda. Comme si la moto avait son propre rythme, mémorisé dans sa puce. La SP1 n'est pas une moto physique. Elle a juste une inertie pénalisante, surtout dans une chicane. C'est aussi la

plus lourde des trois ; mais le poids n'est pas seul responsable d'un chrono décevant. Avec l'44''85 comme meilleur tour, la Honda semble loin du compte.

996 : une tigresse de combat

Depuis la première 916 apparue il y a 6 ans, l'évolution des sportives japonaises a été fulgurante. La Ducati, devenue 996 n'a quasiment pas bougé. Preuve de ses ►

Repos des guerriers Même sur des routes à trails, nos supersportives se comportent très bien grâce à des suspensions de grande qualité qui effacent les aspérités de la route. Mais après une heure de ce traitement, la pause est bienvenue.



Performances

Aprilia
RSV 1000 R

Ducati
996 SPS

Honda
VTR 1000 SP1

Vitesse maxi réelle 273,9 km/h 280,8 km/h 275,3 km/h

Accélérations (secondes - km/h)

0 à 100 km/h	3"3	48 m	3"2	47 m	3"1	43 m
0 à 200 km/h	9"0	300 m	8"2	260 m	9"0	298 m
100 m DA	4"7	137 km/h	5"2	144 km/h	4"9	140 km/h
400 m DA	10"6	216 km/h	11"0	225 km/h	10"7	217 km/h
1000 m DA	19"5	259 km/h	19"6	267 km/h	19"5	260 km/h

Reprises (secondes - mètres)

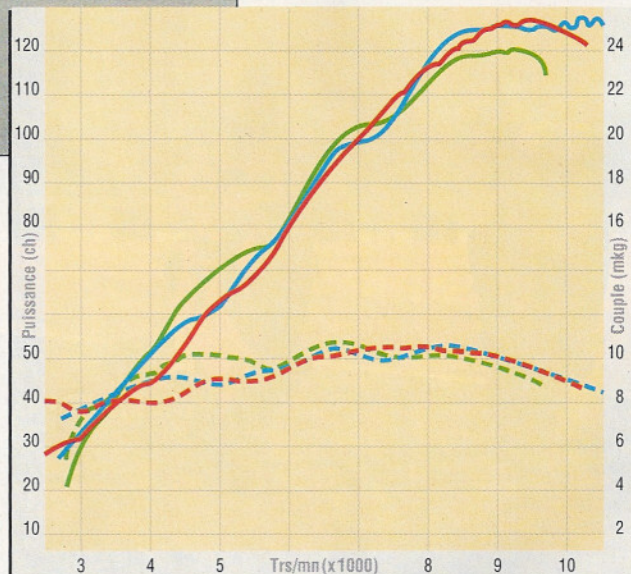
60 à 100 km/h	3"9	86 m	4"0	88 m	3"5	49 m
100 à 140 km/h	3"8	126 m	3"7	125 m	4"8	157 m
140 à 180 km/h	3"7	185 m	4"0	175 m	4"4	197 m

Entre 273 et 280 km/h, voilà des twins qui respirent à pleins poumons et qui enterrent bon nombre de 4 cylindres *full power* toutes cylindrées confondues ! En accélération, ce n'est pas mal non plus et quand on passe sous les 11" au 400 m DA, ça arrache les bras. La Ducati est un peu en retrait sur ce chapitre à cause d'une démultiplication secondaire très longue qui aide à l'homologation. Quant aux reprises, des V-twins de 500 cm³ de cylindrée unitaire ne peuvent pas être mauvais. La souplesse de la Honda s'exprime aux très bas régimes lors de la reprise 60-100 km/h mais ensuite, à des régimes plus normaux, la vivacité des twins italiens leur assure un net avantage.

Aprilia RSV 1000 R Couple - - - - - 10,7 mkg à 6643 tr/mn
Puissance - - - - - 119,9 ch à 9288 tr/mn

Ducati 996 SPS Couple - - - - - 10,6 mkg à 8306 tr/mn
Puissance - - - - - 126,4 ch à 10201 tr/mn

Honda VTR 1000 SP1 Couple - - - - - 10,5 mkg à 7806 tr/mn
Puissance - - - - - 127,2 ch à 9475 tr/mn



Mesures effectuées sur un banc de puissance Fuchs chez Moto Sprim (Italie).

De 120 à près de 130 chevaux à la roue arrière : nos gros V-twins délivrent chacun une puissance particulièrement coquette, dans les standards des meilleurs 4 cylindres. L'Aprilia doit être bien profilée puisqu'elle est créditée de la meilleure vitesse de pointe avec la plus faible puissance. On note aussi qu'à des régimes usuels en usage routier, soit de 4 à 6 000 tr/mn, l'Aprilia bénéficie de pas loin d'1 mkg de plus que ses rivales, ce qui lui confère des reprises très énergiques. Le comportement très linéaire de la Honda et sa grande souplesse à très bas régime, sensibles sur route, sont particulièrement flagrants sur les courbes. Notez aussi les valeurs de couple à partir de 3 000 tr/mn : un gros V-twin, ça arrache le bitume !

Face à face 3 twins hypersport

La Honda déçoit sur circuit, séduit sur route, l'Aprilia étonne en permanence et se pose en référence tandis que la Ducati continue d'utiliser pleinement la carte séduction.

▶ talents de départ, elle reste complètement d'actualité. Pas une ride à cette esthétique sublime et préservée ; une évolution régulière lui a permis de rester au top. Elle demeure la reine de l'osmose machine/pilote et des sensations. La SPS est splendide : carbone et magnésium omniprésents, suspensions Ohlins, freins Brembo racing... Mais c'est cher, 50 % de plus que ses rivales !

L'ergonomie de la Ducati est très typée circuit, mais est une des meilleures que je connaisse. Les genoux bien calés contre les flancs de réservoir très échan-crés, allongé en appui, les bras écartés juste ce qu'il faut, avec l'avant-bras qui vient se caler sur l'arête supérieure du réservoir en position déhanchée, on fait totalement corps avec la moto. Avec son châssis tubulaire en acier, la 996 retransmet plus directement l'information, et parfois plus sèchement, que les autres que l'arrachement des ligaments de mon épaule n'était pas si vieux. Et 1'42"50 pour la Ducati, c'est 2"35 plus vite que la Honda...

La Ducati n'est pas une moto facile. Il faut être fort à ses guidons, lui imposer autoritairement la marche à suivre. Il faut donner toute son énergie pour la passer

d'un angle à l'autre et l'emmener puissamment avec tout le corps. C'est un bloc auquel il faut s'imposer. Mais c'est un réel plaisir de pousser la Ducati dans ses retranchements ; c'est un combat qu'il faut gagner. Avec sa boîte de vitesses aussi parfaite que celle de la Honda, son couple qui torture le Pirelli arrière et signe la piste, la franchise et la précision de son train avant, sa stabilité royale... je me régale. Il n'y a que le freinage qui détonne sur cette diva. Le levier est trop dur et il faut tirer comme un sourd pour obtenir la puissance. Est-ce un problème de plaquettes ou de rapport de diamètre entre cylindres émetteur et récepteur ? C'est étonnant car l'Aprilia, qui est censée utiliser exactement le même équipement, freine mieux et sans effort. Bref, la 996 SPS reste un monument, même si elle m'a rappelé avec plus d'insistance que les autres que l'arrachement des ligaments de mon épaule n'était pas si vieux. Et 1'42"50 pour la Ducati, c'est 2"35 plus vite que la Honda...

Aprilia : la fausse bonhomie

La surprise du chef, c'est l'Aprilia RSV 1000 R qui la mitonne. Les a priori lui sont défavorables : la RSV est une moto volumi-



Suspensions les réglages

	Aprilia	Ducati	Honda
Fourche	Olhins	Olhins	Showa
Détente	ouvert de 14 crans sur 25	Ouvert de 11 crans sur 28	ouvert de 7 crans sur 16
Compression	ouvert de 8 crans sur 28	ouvert de 9 crans sur 32	ouvert de 11 crans sur 16
Amortisseur	Olhins	Olhins	Showa
détente	ouvert de 12 crans sur 60	ouvert de 15 crans sur 42	ouvert de 1 tour sur 3
compression	ouvert de 5 crans sur 25	ouvert de 12 crans sur 25	ouvert de 11 crans sur 27

100 000 F et plus

neuse et si la Honda est douce, l'Aprilia l'est tellement que cela confine à la mollesse. Ce n'est pas la conception qu'on a d'une sportive efficace : pour avoir un bon feeling, il faut un feed-back assez nerveux des commandes, de la direction ou des suspensions. La RSV propose le contraire... et déconcerte : elle semble d'une incroyable légèreté et répond presque trop vivement aux impulsions. Comme préconisé par le constructeur, elle est équipée d'un pneu arrière de 180 de large, contre 190 sur ses rivales. Cette section plus faible doit contribuer à son agilité.

Quand on s'y habitue, et



is, les sensations ont un prix... mais quel plaisir !

hausse le rythme, ces caractéristiques se transforment en atouts imparables. A l'attaque, cette mollesse devient confort, sa vivacité et la neutralité de son train avant permettent des entrées de courbes canon et précises, l'absence d'inertie autorise des changements d'angles ultrarapides. Pendant ce temps la suspension arrière si progressive motrice incroyablement, sans que la moto ne dévie d'un pouce de sa trajectoire. La mécanique est dans le ton : une poigne de fer dans un gant de velours.

Coupleux, puissant, progressif, le V à 60° de l'Aprilia répond instantanément, sans brutalité, et

extrait puissamment la moto des virages avec un dosage aisé et une très bonne allonge. La boîte de vitesses est aussi probante que celle de ses rivales et le freinage est au niveau de celui de la Honda — mais la partie-cycle permet de mieux l'exploiter. Contrairement à ses concurrentes l'Aprilia n'a que très peu de frein moteur, ce qui permet de garder plus de vitesse en entrée et milieu de virage. La différence par rapport à la Honda et à la Ducati, à ce niveau assez similaires, ne peut provenir que du système PPC de l'embrayage, qui en libère les disques en retenue pour absorber le trop-plein de

couple. Destiné à supprimer les dribbles au rétrogradage (ce qu'il fait parfaitement), ce glissement des disques se prolongerait donc jusqu'à la reprise des gaz.

Des glisses de l'avant un peu prononcées dans les courbes rapides m'ont fait rendre la main en fin de séance. L'explication : trop de compression sur la fourche et donc un pneu avant passablement détruit. Malgré cela, le chrono est sans appel : 1'41''82, 7 dixièmes plus vite qu'avec la 996. Avec un meilleur réglage de fourche l'écart aurait dépassé la seconde. Et tout ça pour 50 000 F de moins que la SPS. Après la démonstration de

fiabilité d'Aprilia aux 24 Heures du Mans 99 (toutes les RSV 1000 engagées ont rejoint l'arrivée), on tient là une sacrée cliente qui n'a contre elle qu'une esthétique un poil outrancière.

Retour sur terre (et sur route)

Sur la route où nous menons ensuite nos trois sportives, c'est encore l'Aprilia qui se distingue. Non seulement par sa facilité, mais aussi par son confort général avec un appui raisonnable sur les poignets du fait de l'assise assez basse, des suspensions progressives et bien amorties et des commandes douces. Son gabarit ►

Face à face 3 twins hypersport

► généreux permettra aux plus grands de s'y sentir à l'aise. Sa mécanique onctueuse est souple (même si la Honda domine dans ce domaine) et devient vigoureuse dès 4 000 tr/mn avant d'envoyer les chevaux après 7 000. Sa protection permet de soutenir sans fatigue les trajets autoroutiers, tandis que la disponibilité du twin permet d'enrouler sans jouer de la boîte. De plus la RSV 1000 R, à allure raisonnable, s'est contentée de 5,8 litres au cent, contre 6,6 pour la Ducati et 7,1 pour la Honda. Ne lui manque qu'une place passager.

Il n'y a que Honda qui offre cette possibilité (ou les versions standard des RSV et 996) avec un strapontin à échanger contre le dossier monoplace et une paire de repose-pied. Nous n'avons pas testé, faute de volontaire, mais il existe sûrement mieux. Néanmoins, l'option mérite d'être signalée. A signaler également que les imperfections de la SP1 n'apparaissent plus sur route. La moto tourne toujours sur sa roue avant et non d'un bloc comme les deux autres, mais l'habitude se prend vite.

La position de selle et de repose-pied avancés vous redressent le buste, limitant l'appui sur les poignets tandis que les suspensions de qualité effacent trous et aspérités. En revanche, comme la bulle est très réduite, cette position vous transforme vite en aérofrein si vous ne courbez pas l'échine. C'est du style R1 Yamaha, au mieux. Pas de différence de rayon de braquage sur les trois, mais en ville la Honda se distingue par la souplesse de son V 1000. Là encore, la course courte du Honda joue et permet de reprendre sans dégâts à très bas régime. Par contre, quand on enroule sur route ou autoroute entre 5 et 7 000 tr/mn, même si les reprises restent copieuses, la Honda se fait proprement déposer. Facile, la SP1 l'est paradoxalement presque plus qu'une Honda VTR normale. Hormis la protection, cette sportive censée être pure et dure se révèle très vivable au quotidien.

Une qui l'est moins, c'est la 996 SPS. D'évolution en évolution, la Ducati a progressé. L'embrayage est moins dur et plus progressif, et le moteur a gagné en souplesse. C'est quand même globalement viril et la position allongée, merveilleuse sur piste, pèse trop sur les poignets. En revanche elle permet à la protection d'être correcte malgré la bulle minimaliste, à mi-chemin des deux autres. Mais la Ducati n'est pas faite pour

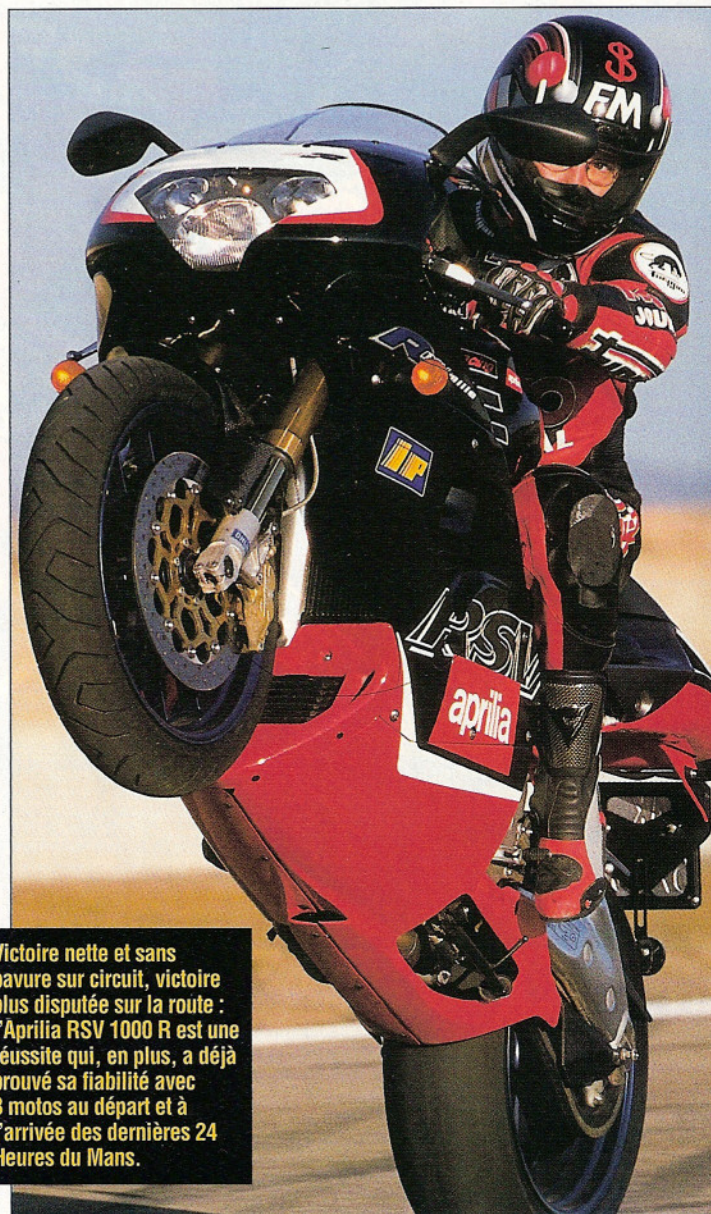
se traîner, et encore moins en ville avec ces échappements qui vous chauffent les fesses. Il faut lui donner de l'espace, ne la piloter que pour le plaisir. C'est une reine !

V comme...

Une chose est claire, c'est que des motos aussi sophistiquées et aussi bien équipées sont sur route d'une efficacité et d'une sûreté du meilleur niveau. Leurs suspen-

sions de qualité apportent autant de confort que de rigueur. Enfin, les standards d'agrément de commandes et de facilité d'utilisation sont respectés par tous.

Après, il faut choisir. La Ducati 996 SPS dispense du coffre et de la vigueur instantanée, du plaisir brut de sensations... au détriment de la facilité d'utilisation. Belle, intemporelle, technique, pure, auréolée de 5 titres de



Victoire nette et sans bavure sur circuit, victoire plus disputée sur la route : l'Aprilia RSV 1000 R est une réussite qui, en plus, a déjà prouvé sa fiabilité avec 3 motos au départ et à l'arrivée des dernières 24 Heures du Mans.

stock n'est pas l'arme absolue.

Quant à l'Aprilia, elle est un peu à l'image de son ex-pilote, le double champion du monde 125 et 250 Valentino Rossi. Elle est jeune et sans complexes, avec le clinquant et la provocation qui vont avec. Comme Valentino, elle ne fait pas comme les autres, comme Valentino elle est extrêmement douée... Et si ses initiales ne devaient pas au hasard ? ■

Aprilia RSV 1000

La RSV 1000 R est bluffante d'efficacité et de facilité, surtout sur circuit où elle est la plus performante. Sur route, sa douceur tant de commandes que mécanique, son confort de suspension, ses meilleures sobriété et protection et la pêche de son V-twin à 60° lui permettent là encore d'emporter la palme. Hormis son esthétique qui ne fait pas l'unanimité, l'Aprilia RSV 1000 R est une réussite.

Ducati 996 SPS

Plus rêche, plus virile, plus fatigante, plus difficile à piloter même si la 996 SPS s'est adoucie au fil des ans, notamment au niveau de l'embrayage, la Ducati s'avère plus exclusive que ses rivales. Elle est également 50% plus chère en version SPS. Mais elle est toujours une diva superbe qui offre des sensations supérieures, que ce soit en moteur ou en partie-cycle ; et son esthétique vieille de 6 ans n'a pas pris une ride. Toujours un must.

Honda VTR SP1

Hormis une protection insuffisante et une consommation élevée, la Honda VTR 1000 SP1 est une excellente moto de route, facile et confortable avec une mécanique très souple, en retrait à mi-régime mais qui fait jeu égal dans les tours. Sur circuit en revanche, la Honda est en retrait. Elle impose de relâcher les freins pour s'inscrire correctement en virage et s'avère lente sur les changements d'angles.



◆ **Accessibilité**
Grande facilité de conduite sur route et de pilotage sur circuit.

◆ **Efficacité**
générale, tant en moteur qu'en châssis et freinage.

◆ **Confort**
de conduite, protection et consommation.



◆ **Esthétique**
originale et tape-à-l'œil, qui peut déplaire.

◆ **Réseau**
de distribution moins important.

◆ **Euh...**
les rétros insuffisamment écartés et qui montrent surtout les bras ?



◆ **Aura**
de cette machine exceptionnelle et intemporelle.

◆ **Sensations**
distillées tant par le châssis que par le moteur.

◆ **Ergonomie**
très adaptée au pilotage et esthétique toujours aussi flatteuse malgré ses 6 ans d'âge.



◆ **Prix**
Elle est de loin la plus chère des trois : 50% de plus.

◆ **Accessibilité**
Elle demande une certaine science du pilotage pour être exploitée et est la plus exclusive.

◆ **Exigence**
Elle est très physique sur circuit.



◆ **Facilité**
de prise en main, la SP1 est beaucoup plus conviviale que son look pur et dur ne laisse supposer.

◆ **Douceur**
tant mécanique que des commandes, typiquement Honda.

◆ **Confort**
et possibilité de duo.



◆ **Efficacité circuit**
La SP1 est lente au changement d'angles et se verrouille sur les freins en entrée de virage.

◆ **Protection**
très réduite avec la position redressée et la mini-bulle.

◆ **Consommation**
La SP1 est la plus gourmande.

FICHE TECHNIQUE

Marque et modèle	Aprilia RSV Mille R	Ducati 996 SPS	Honda VTR 1000 SP1
Moteur			
Type	bicylindre en V à 60°, 4-temps, refroidi par eau, double arbre anti-vibrations AVDC	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau.	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution	2 ACT par cylindre entraînés par chaîne et un pignon intermédiaire; 4 soupapes par cylindre, réglage par pastilles	2 ACT par cylindre entraînés par courroie crantée; commande desmodromique des soupapes (4 par cylindre)	2 ACT par cylindre entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	998 cm ³	996 cm ³	999 cm ³
Alésage x course	97 x 67,5 mm	98 x 66 mm	100 x 63,6 mm
Rapport volumétrique	11,4 à 1	11,5 à 1	10,8 à 1
Puissance maxi	128 ch à 9 500 tr/mn	123 ch à 9 500 tr/mn	136 ch à 9 000 tr/mn
Régime maxi	10 250 tr/mn	11 000 tr/mn	9 500 tr/mn
Couple maxi	10,5 mkg à 7 000 t/mn	10,1 mkg à 7 000 tr/mn	10,7 mkg à 8 000 tr/mn
Alimentation	injection électronique Nippon Denso; 1 injecteur par cylindre	injection électronique indirecte Marelli; 2 injecteurs par cylindre	injection électronique
Lubrification	carter sec avec réserv. d'huile séparé	carter humide	carter humide
Mise en route	démarrateur électrique	démarrateur électrique	démarrateur électrique

Transmissions

Primaire	engrenage, rapport 1,935 (31 x 60)	engrenage, rapport 1,843 (32 x 59)	engrenage, rapport 1,700 (68/40)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique, syst. PPC	monodisque à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Boîte de vitesses	6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
	démul. rapport pourcent.	démul. rapport pourcent.	démul. rapport pourcent.
1*	14 x 35 2,500 34%	15 x 37 2,46 38,8 %	13 x 32 2,461 39,1%
2*	16 x 28 1,750 49%	17 x 30 1,764 54,3 %	16 x 29 1,812 53,1%
3*	19 x 26 1,368 62%	20 x 28 1,400 68,4 %	21 x 30 1,828 67,4%
4*	22 x 24 1,090 78%	22 x 26 1,181 81,1 %	25 x 31 1,240 77,6%
5*	23 x 22 0,956 89%	23 x 24 1,043 91,8 %	25 x 27 7,080 89,1%
6*	nc. 0,851 100%	24 x 23 0,958 100 %	26 x 25 0,962 100%
Transmission finale	chaîne, braquet 17 x 42 (2,470)	chaîne, braquet 15 x 36 (2,400)	chaîne, 16 x 40 (rapport : 2,500)

Partie-cycle

Cadre	double poutre en alu, moteur semi-suspendu, bâti arrière démontable	treillis et bâti arrière en tubes d'acier démontable	périmétrique en aluminium, bâti arrière en alu démontable
Angle de col./chasse	24°5/95 mm	réglable de 23°3' à 24°3' et de 91 à 97 mm	24°3 / 101 mm
Suspension avant	fourche Ohlins inversée, Ø 43 mm, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique; débattement: 120 mm	fourche Ohlins inversée, Ø 43 mm, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique; débattement: 120 mm	fourche inversée à cartouche, Ø 43 mm, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique; débattement: 130 mm
Suspension arrière	bras banane alu, combiné Ohlins réglable en précharge de ressort, détente et comp.; déb. 135 mm	monobras alu, combiné Ohlins réglable en précharge de ressort, détente et comp.; déb. 130 mm	Pro-Link, combiné à réservoir séparé réglable en précharge de ressort, détente et comp.; déb. 120mm
Frein avant	double disque Ø 320 mm, étriers à 4 pistons Brembo	double disque Ø 320 mm, étriers à 4 pistons Brembo	double disque flottant Ø 320 mm, étriers à 4 pistons Nissin
Frein arrière	simple disque Ø 220 mm, étrier 2 pistons opposés	simple disque Ø 220 mm, étrier 2 pistons opposés	simple disque Ø 220 mm, étrier simple piston
Roues 6,0"	alliage forgé, 17 x 3,50 AV, 6,00 AR.	alliage coulé, 17 x 3,50AV, 6,00AR	alliage à 6 bâtons. 17 x3,50 AV, 6,00AR :
Pneus	120/65 ZR 17 AV; 180/55 ZR 17 AR	ZR, 120/70 x17 AV, 190/50 x17 AR	120/70 x 17 AV; 190/50 x 17 AR

Dimensions, contenances et poids

Dimensions hors tout	L=2070 mm; l=725 mm; h=1180 mm	L= 2030 mm; l=780 mm; h=1080 mm	L= 2023 mm; l=679 mm; h=1118 mm
Hauteur de selle	825 mm	790 mm	813 mm
Empattement	1415 mm	1410 mm	1 409 mm
Garde au sol	127 mm	150 mm	130 mm
Réservoir	20 litres dont 4 de réserve	17 litres	18 l dont 2,5 de réserve
Poids à sec (usine)	185 kg	190 kilos	200 kg
avec 5 l d'essence	203 kg	198,6 kg	215,4 kg

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Prix clefs en mains	99 990 F	149 900 F	100 000 F
Coloris	rouge et noir	rouge	rouge
Disponibilité	courant janvier	immédiate	immédiate
Garantie	3 ans pièces et M.O., kilométrage illimité	2 an pièces et M.O., kilométrage illimité	2 ans pièces et M.O. kilométrage illimité
Importateur	Aprilia France S.A., BP 77, 93241 Villepinte tél.: 01 49 63 47 47	Ducati France 130 avenue de Malakoff, 75016 Paris, tél.: 01 53 64 94 94	Honda Motor Europe South Parc d'activité de Pariest - BP 46 77312 Marne-la-Vallée Cedex 2 tél.: 01 60 37 30 00
Essais MJ précédents	1399 (contact)	1386 (comparatif)	1410 (essai route)