

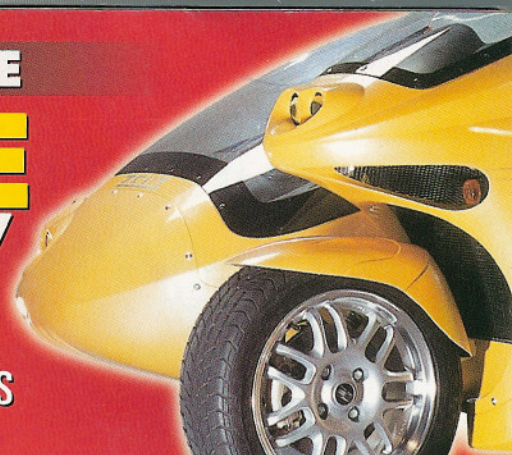
MOTO JOURNAL

www.motojournal.com

TECHNIQUE

SIDE STORY

CENT ANS D'ÉVOLUTION DES TROIS-ROUES



SUPERBIKE



- APRILIA RSV 1000 R ● DUCATI 996 S ● HONDA VTR SP1
- MV AGUSTA F4 ● SUZUKI GSX-R 750

LE PLUS GROS COMPARO DU MONDE

SPECIAL SPORT

QUATRE CATEGORIES, DIX-SEPT MOTOS, UNE SEULE GAGNANTE

600 SUPERSPORT



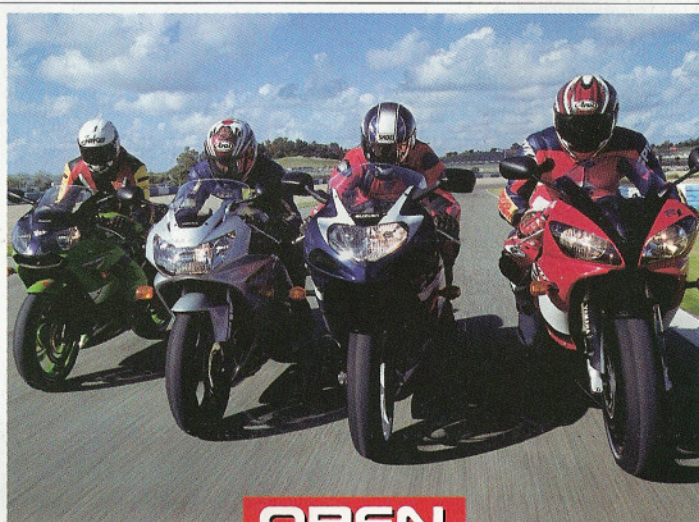
- DUCATI 748 R ● HONDA CBR 600 FS
- KAWASAKI ZX-6R ● SUZUKI GSX-R 600
- TRIUMPH TT 600 ● YAMAHA YZF-R6

REFERENCE



- DUCATI 996 R
- TSR AC91M ST

OPEN



- HONDA CBR 900 RR ● KAWASAKI ZX-9R
- SUZUKI GSX-R 1000 ● YAMAHA YZF-R1

M 2042 - 1470 - 19,00 F



CONTACT BMW K 1200 RS

● EMBARQUEMENT IMMEDIAT A BORD DU GROS PORTEUR DES SPORT-GT

Les prétendantes

Dix-sept sportives à bousculer dans leurs derniers retranchements, 2 224 chevaux à essayer du poignet droit, 200 pneus à râper, 9 essayeurs à contenter sur 1046 tours (4480 bornes) du circuit de Jerez ! Et au final, une seule idée en tête : élire la meilleure sportive sur circuit.

Par Laurent Cochet, photos Mathias Lacombe

MODE D'EMPLOI

La sportive de l'année

Avec le très précieux concours de nos amis espagnols de *Motociclismo*, nous avons réuni les dix-sept sportives les plus prestigieuses du moment. Ces machines ont été réparties en quatre catégories.

- **600 Supersport** (six motos) : cylindrée limitée à 600 cm³ pour les quatre-cylindres, et 750 cm³ pour les twins.
- **Superbike** (cinq motos) : quatre-cylindres limités à 750 cm³ et twins jusqu'à 1000 cm³.
- **Open** (quatre motos) : quatre-cylindres au-delà de 750 cm³.
- **Catégorie Référence** (deux motos) : motos fabriquées en petite série, conçues essentiellement pour la piste et héritant d'équipements exceptionnels : suspensions course, freins améliorés, moteurs améliorés, etc.

Toutes ces motos vont s'élancer dans un premier temps pour des séries qualificatives. Les chronos sont réalisés par neuf pilotes-essayeurs. Chacun aura l'occasion de réaliser sept tours sur chaque moto. Soit deux tours pour prendre ses marques à bord de chaque moto (passer d'une R6 à une Ducati 996R n'est pas toujours très simple), puis un tour de lancement, puis trois tours chrono. À l'issue de ces séries qualificatives, seule la plus rapide des motos des catégories Supersport, Superbike et Open sera retenue pour aller disputer la finale désignant la gagnante. Les motos de la catégorie Référence (TSR et Ducati 996R) sont exclues de la finale en raison de leur côté très exceptionnel, de leur vocation 100 % pistarde et de leur prix. Cette catégorie sert à fixer des chronos de... référence justement.

Tronches de bourreaux

Neuf pilotes-essayeurs appartenant à huit magazines différents ont participé à cet essai. Leur pedigree, en bref.



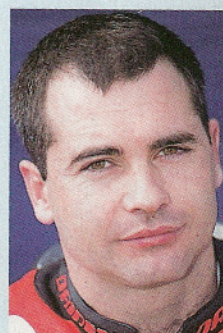
Laurent Cochet
Moto Journal (France)

- Responsable des essais à *Moto Journal*.



Pere Casas
Motociclismo (Espagne)

- Responsable des essais en Catalogne, à *Motociclismo*.



Fernando Cristobal
Motociclismo (Espagne)

- Pilote-essayeur à *Motociclismo*
- Ancien animateur des championnats espagnols.



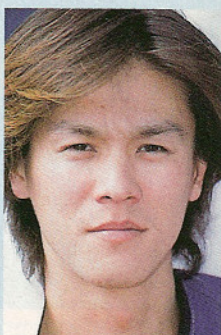
Jurgen Fuchs
Motorrad (Allemagne)

- Pilote-essayeur à *Motorrad*.
- Ancien pilote de Grand Prix en 250.



Claudio Corsetti
Moto Sprint (Italie)

- Responsable des essais à *Moto Sprint*.
- Il a commencé à courir aux côtés de Max Biaggi...



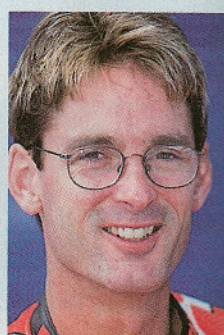
Kei Nashimoto
Motor Cyclist (Japon)

- Pilote-essayeur à *Motor Cyclist*
- 9^e aux 8 Heures de Suzuka et 2^e des 7 Heures de Motegi en 2000.



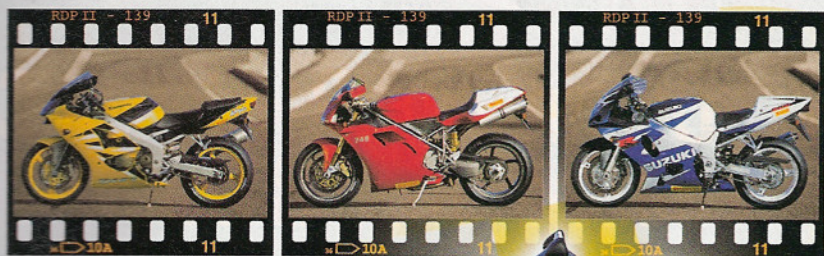
Jerker Axelsson
Bike (Suède, Finlande, Norvège)

- Pilote-essayeur à *Motor Cyclist*
- Champion de Superbike Suède/Norvège en 1996.

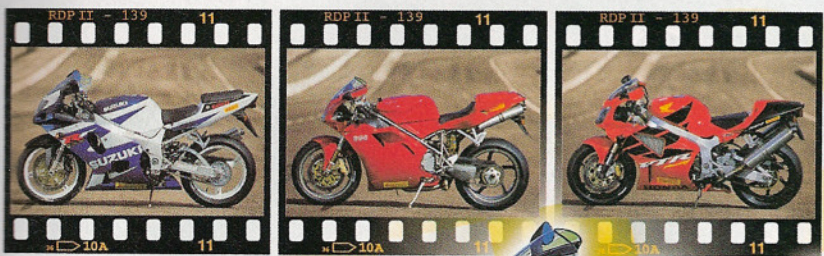


Don Canet
Cycle World (USA)

- Essayeur à *Cycle World*.
- Il vient régulièrement disputer quelques manches du Supermotard français.



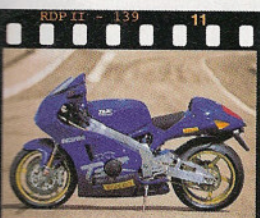
SUPERSPORT



SUPERBIKE



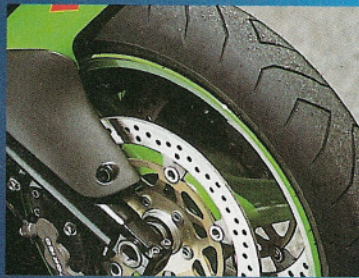
OPEN



RÉFÉRENCE

LES PNEUS

Super Supercorsa !



À l'occasion de cet immense rassemblement sportif, Pirelli s'est mis en quatre pour nous servir plus de deux cents enveloppes de son tout nouveau Supercorsa. Un pneumatique homologué pour la route, mais aussi particulièrement adapté à la piste. « *Auparavant, nous avions des pneus très rassurants et confortables, mais qui alourdissaient souvent l'avant des motos* », reconnaissait, sur place, l'essayeur-maison Alessandro Abate. Pirelli, conscient de ses lacunes, a donc conçu un nouveau pneu plus en phase avec les canons actuels.

Le Supercorsa se caractérise par un profil variable. Tout d'abord, le sommet du pneu (soit la bande de roulement) est assez "pointu" afin d'obtenir une bien meilleure rapidité d'action, plus de vivacité au moment où vous décidez de mettre de l'angle. Cela évite aussi une certaine résistance ou des embardées de la moto, lors des freinages amorcés sur un angle moyen. On trouve ensuite un profil plus "plat" entre la bande de roulement et la bande extérieure : cela offre un bon *feeling* au moment où vous calez la moto sur ses suspensions, quand il s'agit de sentir le grip. Enfin, au bord du pneu, un angle à nouveau plus prononcé permet de prendre beaucoup d'angle en gardant une importante surface de contact avec le sol. Pour le reste, le Supercorsa reprend les technologies connues chez Pirelli : carcasse très légère en Pentech, ceinture en acier 0°... Le résultat est saisissant : le Supercorsa procure ainsi rapidité d'action, agilité, stabilité et grip parfait sur l'angle maxi.

Comment pourrions-nous dire autrement quand les chronos ont cette année progressé de plus de cinq secondes par rapport aux temps réalisés l'an passé en utilisant les Michelin Pilot Sport (à la vocation plus sage). La mise sur l'angle est fabuleuse et l'avant nous a procuré en une confiance absolue (jamais une glisse). Quant au pneu arrière, seules les machines les plus puissantes sont venues à bout de son grip, provoquant des débuts de dérives très prévenants et très sains. Chapeau Pirelli. Nous avons hâte d'essayer ce nouveau produit sur route.

750+ CATÉGORIE SUPERBIKE

- APRILIA RSV 1000 R • DUCATI
- MV AGUSTA F4 • SUZUKI

Grand chambardement chez les Superbike, qui accueillent cette année la MV Agusta F4, la nouvelle Ducati 996 S à moteur de SPS et une Aprilia RSV 1000R remodelée. Grande gagnante en 2000, la Suzuki GSX-R 750 en a eu la rate au court-bouillon !

Les twins



Rendons-leur justice : Aprilia avait raison. Handicapée l'an passé par des pneus qui ne lui convenaient pas (des Michelin Pilot Sport en 180/55 au lieu du 190/50 que requiert la roue de 6 pouces), la RSV 1000 R ne fut que l'ombre d'elle-même au sein de ce comparatif. Elle souffrait d'un cruel manque de motricité à l'accélération, alors qu'une grande partie de sa force réside justement dans son twin

qui tracte sans relâche. Réduite au simple rôle de figurante, elle avait décroché un gentil chrono de 1'57"51, à quasiment deux secondes de la grande gagnante, la Suzuki GSX-R 750. Pour cette édition 2001, Aprilia est arrivé remonté comme jamais, sachant parfaitement qu'avec la nouvelle version de la RSV 1000R, équipée cette fois de pneus ad hoc, il en serait tout autrement. Et il en fut tout autrement.

Les apparences sont pourtant défavorables à la RSV : cette moto a des dimensions extérieures très généreuses. La place disponible à bord ne semble pas avoir été dictée par un quelconque souci de rationalisation ou par le besoin de gagner du poids. Du coup, la position de pilotage est plutôt confortable et peu contraignante pour les poignets. Qui plus est, le large tête de fourche abrite parfaitement le pilote. Vu comme ça, on

a du mal à imaginer une bête de circuit et de chrono. De même, les suspensions donnent d'emblée une impression de souplesse et de confort exagérés. Mais en rentrant dans le rythme des tours qualif', l'Aprilia se métamorphose. La légèreté et la vivacité de son train avant permettent des entrées en courbe précises et canon. L'absence d'inertie autorise des changements d'angle ultra rapides. Sur le circuit de Jerez,

UCATI 996 S • HONDA VTR 1000 SP1
GSX-R 750

se rebiffent !



l'enchaînement entre le virage n°3 (une épingle lente à droite) et le n°4 (un gauche rapide) révèle un potentiel exceptionnel. Suivez bien, c'est technique. En sortie de cette épingle à droite, il s'agit de bien rester "milieu de piste" (sous peine de se trouver satellisé à la corde du gauche suivant sans avoir eu le temps d'effectuer le changement d'angle), tout en redressant la moto pour accélérer le plus tôt possible, changer d'angle et se

jeter plein gaz dans le fameux virage gauche. Le tout en passant un rapport : ensuite c'est impossible, puisqu'on reste plein angle pas mal de temps.

Cette insolente facilité...

Dans cet exercice, pas besoin de forcer l'Aprilia. Elle obéit d'une pichenette sur les demi-guidons, gardant parfaitement la corde en sortie de l'épingle, tandis que la douceur de son twin auto-

rise une accélération franche et sans arrière-pensée. Le balancement dans le gauche est tout aussi vif, franc et déconcertant d'aisance. Sûr qu'à cet endroit, la RSV colle à chaque passage quelques dixièmes à toutes ses concurrentes. Les suspensions sont très progressives, gommant tous les défauts. Mais attention, elles ne sont pas molles pour autant et fonctionnent avec beaucoup de rigueur lors des fortes mises en contrainte. Pas

violente, peu physique, l'Aprilia déconcerte par sa facilité et étonne par sa faculté à taquiner le chrono sans jamais laisser une seule goutte de transpiration dans le casque. Le verdict est sans appel : l'Aprilia RSV 1000 R s'impose dans sa catégorie en 1'51"30 et réalise au passage le meilleur chrono absolu des qualifications. Face à elle, l'autre twin performant, la Ducati 996S, joue le jeu inverse. Elle respire le souci →

750+ CATÉGORIE SUPERBIKE

APRILIA RSV 1000 R



FICHE TECHNIQUE

Moteur bicylindre en V à 60°, 4-temps, 997,6 cm³ (97 mm x 67,5 mm); alimenté par injection, annoncé pour 130 ch à 9 500 tr/mn.

Partie-cycle double longeron en alu; fourche Ohlins Ø 43 mm (déb.: 120 mm); mono-amortisseur AR (déb.: 135 mm); 2 disques AV de 320 mm (étriers 4 pistons); pneu AV 120/70 x 17; AR 190/50 x 17; empattement: 1 415 mm; angle col./chasse: 25°/99 mm.

Prix: 99 990 F

CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié: 208 kg

Puissance vérifiée: 132,9 ch à 10 274 tr/mn

Couple vérifié: 10,4 mkg à 7 710 tr/mn

Vitesse maxi vérifiée: 273 km/h

SUZUKI GSX-R 750



FICHE TECHNIQUE

Moteur 4 cylindres, 4-temps, 749 cm³ (72 mm alésage x 46 mm course); alimenté par injection, annoncé pour 141 ch.

Partie-cycle double longeron en alu; fourche Ø 43 mm (déb.: 125 mm); mono-amortisseur AR (déb.: 130 mm); 2 disques AV de 320 mm (étriers 4 pistons); pneu AV 120/70 x 17; AR 180/55 x 17; empattement: 1 410 mm; angle col./chasse: 24°/96 mm.

Prix: 73 990 F

CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié: 194 kg

Puissance vérifiée: 131,3 ch. à 13 133 tr/mn

Couple vérifié: 7,8 mkg à 10 672 tr/mn

Vitesse maxi vérifiée: 278 km/h

Accélération 0 à 400 m: 10"5 (210 km/h)

→ de compacité, d'intégration des éléments, de gain de poids. Son ergonomie est sans pareille. Le réservoir a l'épaisseur d'une feuille de papier à cigarettes, et les genoux viennent s'encaster dans les échancrures de ses flancs. Idéal pour bien serrer la moto. Les demi-guidons très courts vous mettent en prise directe avec le té de fourche. Le V-twin paraît lui aussi plus généreux en sensations que celui de l'Aprilia. La toute nouvelle 996S reprend la motorisation



1^{re} APRILIA RSV 1000 R

LES CHIFFRES A JEREZ

Meilleur chrono: 1'51"30

Vitesse maxi dans la ligne droite: 242 km/h

LES PLUS ▶ Moteur doux, progressif ▶ Châssis très léger et agile ▶ Suspensions Ohlins confortables ET très efficaces.

LES MOINS ▶ Design toujours discuté.

de feu la version SPS. Annoncé à 123 chevaux, le twin nous en a craché, à notre grande surprise, 130 sur le banc Dynojet. Ses foulées paraissent bien plus puissantes que celles de l'Aprilia, son martèlement plus lourd, et les vibrations sont omniprésentes. Ces sensations *racinq* collent à une machine qu'il faut emmener avec une poigne de fer, inscrire en courbe avec tout son corps. Avec la 996, le combat est permanent. De plus, cette nouvelle version S aurait largement mérité le nouveau système Brembo qui équipe la 996R. Là, le levier demande énormément de poigne pour un résultat qui laisse à désirer et une garde au levier qui croît au fil des tours. En très net retrait côté agilité, la 996 S réalise un 1'52"16 qui la classe tout de même troisième de sa catégorie.

Tu dors, championne ?

Et ce n'est pas le troisième twin de la bande des Superbike, la Honda VTR SP1, qui est venu contester la suprématie de l'Aprilia. Cette moto m'a toujours étonné. Je ne comprends pas comment les machines officielles peuvent être aussi performantes (la VTR est championne du monde avec Edwards) et la moto de série aussi moyenne. L'avant est lourd à inscrire en courbe et l'ensemble demande de la force pour être balancé d'un angle à l'autre. Elle flotte sur ses suspensions en grande courbe, tout comme lors des gros freinages où l'arrière tente de passer devant. Bref, la stabilité n'est pas son point fort. Quant à son twin, il manque de vigueur dans ses montées en régime. Non, celle qui était venue remettre en jeu sa couronne et

qui se devait de gagner au moins sa série qualificative, c'est la Suzuki GSX-R 750. La bombe de Suzuki ne s'est pas laissé faire. Vainqueur de ce giga comparatif l'an passé en 1'55"69, la Suzuki a vu cette année son chrono progresser de 3"87. Non pas par la grâce de pilotes nettement plus véloces, mais par celle des Pirelli Super Corsa, nettement plus performants sur piste que les Michelin Pilot Sport (davantage à mi-chemin entre route et sport) de l'an passé. Malgré un impressionnant 1'51"82, la Suzuki échoue à la deuxième place de la catégorie. Un peu moins vélocé que l'Aprilia, elle

n'en reste pas moins pétrée de qualités, et particulièrement adaptée à la piste de Jerez. Sa très faible inertie lui offre des montées en régimes canon et une allonge démoniaque. Malgré sa cylindrée inférieure à celle des gros quatre-cylindres de la catégorie Open, sa vivacité de réponse à l'ouverture des gaz permet d'utiliser une très large plage de régime. Le moteur est disponible dès 8 000 tours/mn (impressionnant pour un 750 !), vous gratifiant d'une poussée franche jusqu'à 12 000 tours. Là, il entre dans une véritable phase d'hystérie ! Jusqu'à 14 000 tr/mn (zone rouge à 14 500), c'est de la



2^e SUZUKI GSX-R 750

LES CHIFFRES A JEREZ

Meilleur chrono: 1'51"82

Vitesse maxi dans la ligne droite: 242 km/h

LES PLUS ▶ Poids: à 194 kg, c'est un poids-plume ▶ Train avant agile et très sûr ▶ Moteur vif et très rageur en haut.

LES MOINS ▶ Les freins avant manquent de mordant.

750+ CATÉGORIE SUPERBIKE

→ puissance pure, des watts à gogo dont on se régale avant de passer le rapport suivant, d'un geste net et bref tant la boîte est précise. Le châssis est parfaitement équilibré. Avec un poids de 194 kg tous pleins faits, les changements d'angle sont instantanés. Le plus excitant reste encore ce train avant qui vous pousse à chaque tour à rentrer plus vite, plus fort, dans toutes les courbes lancées. La piste de Jerez idéale pour cette "mid-size". Seule critique, déjà émise l'an dernier : le freinage manque de mordant et de puissance. Ça ne devrait pas être trop dur à corriger, ça, m'sieur Suzuki !

Une affaire de charme

Cinquième et dernière de la catégorie Superbike, la MV Agusta F4 n'a jamais revendiqué le statut de sportive la plus rapide du marché. C'est un bijou, une œuvre d'art dotée d'équipement (freins, fourche) conçus et dessinés uniquement pour elle. En montant dessus, on sent qu'elle n'est pas complètement pensée pour la piste. Si la position de pilotage est radicale, les larges flancs de selle gênent un peu le pilote au moment de déhancher parfaitement. Les repose-pied placés un poil trop en avant empêchent des appuis parfaits. De plus, l'objectif de MV Agusta fut dans un premier temps d'obtenir un moteur fiable. Il est donné pour 126 ch (123,5 vérifiés sur le banc Dynojet) et souffre forcément de la comparaison avec le bloc, rageur, de la Suzuki. Il n'est néanmoins pas désagréable et a même progressé dans les hauts régimes depuis la dernière fois que l'ai essayé. Un peu plus vélocé dans ses hautes envolées, il vous gratifie aussi d'une mélodie charmante émanant des magnifiques tuyères d'échappement. Le châssis est ultra rassurant et sain, tandis que les suspensions sont d'excellente facture. Mais la bête pèse tout de même 219 kg tous pleins faits, ce qui la pénalise dans sa chasse au chrono. De plus, son liquide de frein avant tendait à entrer en émulsion, ce qui faisait disparaître la garde au levier au bout de deux tours. Un problème que MV tente de résoudre. Reléguée à la cinquième place avec un temps de 1'53"17, la MV Agusta reste pourtant une machine aux charmes indiscutables. ■



3^e DUCATI 996 S



LES CHIFFRES A JEREZ

Meilleur chrono : 1'52"16

Vitesse maxi dans la ligne droite : 226 km/h

LES PLUS ▶ Moteur vigoureux... puisqu'il s'agit du twin bien rempli de feu la SPS. ▶ Châssis très rigide. ▶ Position très racing.

LES MOINS ▶ Train avant très physique à balancer. ▶ Freins indignes de cette moto.



4^e HONDA VTR 1000 SP1



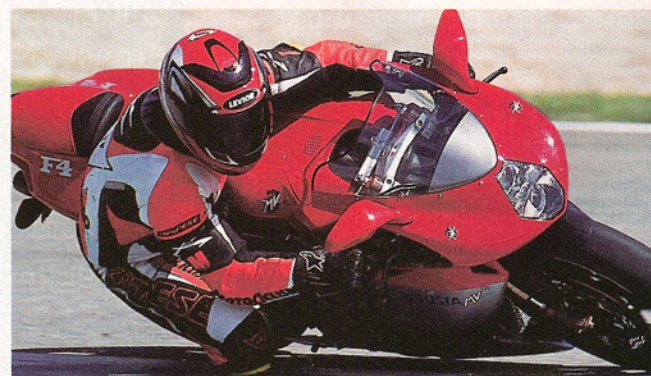
LES CHIFFRES A JEREZ

Meilleur chrono : 1'53"04

Vitesse maxi dans la ligne droite : 226 km/h

LES PLUS ▶ Douceur et facilité de prise en main. ▶ Filiation : Edwards fut champion du monde SBK en 2000 sur la SP1 officielle !

LES MOINS ▶ Châssis lent et lourd dans les enchaînements. ▶ Suspensions peu efficaces. ▶ Moteur en retrait face aux autres twins.



5^e MV AGUSTA F4 1+1



LES CHIFFRES A JEREZ

Meilleur chrono : 1'53"17

Vitesse maxi dans la ligne droite : 230 km/h

LES PLUS ▶ Design, équipements : du grand art. ▶ Châssis et suspensions très sains. ▶ Mélodie envoûtante du 4-cylindres.

LES MOINS ▶ Moteur un peu juste en puissance. ▶ Poids : 25 kg de plus que la GSX-R 750 ! ▶ Freinage trop peu endurant.

DUCATI 996 S



FICHE TECHNIQUE

Moteur bicylindre en V à 90°, 4-temps, 996 cm³ (98 mm x 66 mm) ; alimenté par injection, annoncé pour 123 ch à 9 500 tr/mn.

Partie-cycle treillis en tubes d'acier ; fourche Ø 43 mm (déb. : 127 mm) ; mono-amortisseur AR (déb. : 130 mm) ; 2 disques AV de 320 mm (étriers 4 pistons) ; pneu AV 120/70 x 17 ; AR 190/50 x 17 ; empattement : 1 410 mm ; angle col./chasse : régl. de 23°50' à 24°50' régl. de 91 à 97 mm.

Prix : 119 548 F

CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : 208 kg

Puissance vérifiée : 130,5 ch à 10 186 tr/mn

Couple vérifié : 10,6 mkg à 8 315 tr/mn

Vitesse maxi vérifiée : 270 km/h

Accélération 0 à 400 m : 10"6 (213 km/h)

Accélération 0 à 1 000 m : 19"8 (248 km/h)

HONDA VTR 1000 SP1



FICHE TECHNIQUE

Moteur bicylindre en V à 90°, 4-temps, 999 cm³ (100 mm x 63,6 mm) ; alimenté par injection, annoncé pour 136 ch à 9 000 tr/mn.

Partie-cycle périmétrique en alu ; fourche Ø 43 mm (déb. : 130 mm) ; mono-amortisseur AR (déb. : 120 mm) ; 2 disques AV de 320 mm (étriers 4 pistons) ; pneu AV 120/70 x 17 ; AR 190/50 x 17 ; empattement : 1 409 mm ; angle col./chasse : 24°30'/101 mm.

Prix : 100 000 F

CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : 223 kg

Puissance vérifiée : 128,8 ch à 9 293 tr/mn

Couple vérifié : 10,6 mkg à 8 024 tr/mn

Vitesse maxi vérifiée : 273 km/h

Accélération 0 à 400 m : 10"5 (211 km/h)

Accélération 0 à 1 000 m : 19"8 (243 km/h)

MV AGUSTA F4



FICHE TECHNIQUE

Moteur 4 cylindres, 4-temps, 749,4 cm³ (73,8 mm alésage x 43,8 mm course) ; alimenté par injection, annoncé pour 126 ch.

Partie-cycle treillis tubulaire raccordé à des platines en alu ; fourche Ø 49 mm (déb. : 118 mm) ; mono-amortisseur AR (déb. : 120 mm) ; 2 disques AV de 310 mm (étriers 6 pistons) ; pneu AV 120/65 x 17 ; AR 190/50 x 17 ; empattement : 1 398 mm ; angle col./chasse : 24°/98,5 mm.

Prix : 120 080 F

CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : 219 kg

Puissance vérifiée : 123,5 ch à 11 673 tr/mn

Couple vérifié : 8,0 mkg à 9 997 tr/mn

Vitesse maxi vérifiée : 273 km/h

Accélération 0 à 400 m : 11"0 (208 km/h)

votre moto en france

s'engage...



67 Haguenuau
**MOTOS
ENNESSER**
03 88 73 20 99
Strasbourg

SCHUMPP
03 88 76 50 80

68 Colmar
STEY-MOTOS
03 89 41 27 54

Mulhouse,
Sausheim
**PREFERENCE
MOTO**

03 89 61 82 13
Saint-Louis

**PREFERENCE
MOTO**
03 89 89 84 10

69 Lyon nord,
Champagne au
Mont d'Or
TRAIL 69
04 78 43 85 43

Villefranche
AUMIOT MOTOS
04 74 65 19 79

Lyon est, Décines
L'EST MOTOS
04 72 05 67 89

70 Vesoul
TRAIL 70
03 84 75 83 34

71 Chalons-s/Saône
**CHECK'UP
MOTOCYCLES 71**
03 85 90 95 30

72 Le Mans
ALLINE
02 43 84 27 31
TELEX KART
02 43 78 16 88

74 Thonon-les-Bains
KICKMOTO
04 50 26 09 80

Annecey-le-Vieux
MOTO GREG
04 50 23 22 25

La Roche-s/Foron
HIT MOTOS
04 50 03 32 79

Gaillard
MOTOSPRINT 74
04 50 38 18 67

75 Paris
**BOULMICH'
MOTOS (5*)**
01 43 29 90 00

**PARIS SUD
MOTOS (13*)**
01 44 24 10 30

**JAPAUTO
MOTO (16*)**
01 44 17 36 10

STAR BIKE (18*)
01 53 06 86 06

**DARCOS
BARBAROUX (19*)**
01 42 02 70 16

76 Rouen
LEBRET MOTO
02 35 72 76 68

Le Havre
KING MOTO
02 35 53 21 61

76 St-Aubin-lès-Elbeuf
MOTO RACING
02 35 81 28 27

76 Dieppe
BRUNO-MOTO
02 35 40 18 18

77 Ozoir-la-Ferrière
OZOIR MOTO
01 64 40 27 87

Provins, Sourdun
ELITE MOTO
01 60 67 67 00

78 Mantes-la-Jolie
GAMILLY MOTOS
01 30 33 33 80

78 Coignières, R.N. 10
OUTSIDER
01 30 49 02 49

82 Montauban
**COMMINGES
SPORT MOTO**
05 63 91 42 11

83 Fréjus
MOTOS JACK
04 94 51 44 31

Toulon
**TEAM
GUIGNABODET**
04 94 23 94 23

83 Draguignan,
Trans-en-Provence
UNIVERS MOTO
04 98 10 63 10

84 Carpentras
MOTO VENTOUX
04 90 63 02 38

Pertuis
DURANCE MOTO
04 90 79 29 75

Avignon
FANTUZ
04 90 88 05 52

84 Cavaillon
TECHNIMOTO
04 90 71 18 27

85 La Roche-s/Yon
TD MOTOS
02 51 06 90 69

87 Limoges
ESPACE 7
05 55 31 87 87

88 Vittel
AUBRY MOTOS
03 29 08 45 32

Épinal
JM MOTO
03 29 35 17 39

89 Auxerre
**INTER
MOTORCYCLE**
03 86 94 95 30

Sens,
St-Denis-les-Sens
ELITE MOTO
03 86 83 70 70

91 Corbeil-
Essonnes
CORBEIL MOTOS
01 60 88 12 88

92 La Garenne-
Colombes
**NATIONAL
MOTOS**
01 47 80 39 25

Asnières
**HAUTS DE
SEINE SERVICE**
01 47 33 15 00

92 Antony, R.N. 20
OCTANE MOTO
01 46 66 20 40

Montrouge
20^e AVENUE
01 58 07 02 02

93 Noisy-le-Sec
**NOISY MOTOR
BIKE**
01 48 44 20 49

Le Raincy
RENNEVILLE
01 43 02 40 92

94 Choisy-le-Roi
MOTO CHOISY
01 48 84 71 43

Le Perreux
MOTORSTYLE
01 43 24 05 23

Villejuif
7^e AVENUE
01 47 26 94 44

Créteil
ABSOLU
01 41 94 14 14

95 St-Ouen-l'Aumône
**PONTOISE
MOTOS**
01 34 40 00 00

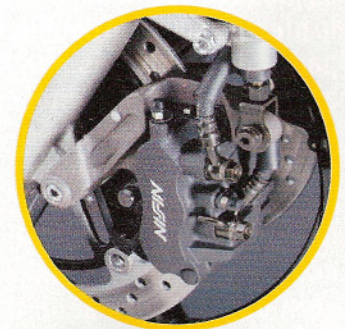
00 Andorra la Vella,
Principauté
d'Andorre
**STELA
ANDORRANA**
00 (376) 82 12 95



Remplacement
**bougie,
filtre à air,
batterie**



Remplacement
pneumatique
avant et arrière



Remplacement
**garniture
de freins**
avant et arrière

rapid service

RÉPARATION MULTIMARQUE SANS RENDEZ-VOUS

VOTRE ARRÊT AU STAND