

RETOUR AUX FONDAMENTAUX!

Complètement tombé en désuétude depuis de nombreuses années, le segment du trail de cylindrée modeste reprend des couleurs depuis peu: nombreux sont les constructeurs, sans doute avides de séduire les marchés émergents, à s'y être remis, pour notre plus grand bonheur!

TEXTE BRUNO WOUTERS | PHOTOS JONATHAN GODIN



SUZUKI V-STROM 250 AUTRE ALTERNATIVE...

Vous l'aurez sans doute constaté, la Suzuki V-Strom manque dans ce comparatif. Malheureusement, le bateau censé abreuver la Belgique de ce modèle spécifique semble s'être perdu en mer... Ou peut-être que quelques containers de marchés plus importants que le nôtre se sont égarés, et nous voici les dindons de la farce. Plus sérieusement, et quelle que soit la raison, la V-Strom 250 arrivera tardivement chez nous. Pas avant courant décembre. Nous l'essayerons en temps voulu mais pour ce comparatif, il était difficile d'attendre plus longtemps. Nous avons donc dû faire sans. Rappelons cependant que la V-Strom 250 est animée par un twin parallèle 250cc bien connu, celui de l'Inazuma, néanmoins revu pour respecter les normes Euro 4. La puissance reste à 25ch mais le couple est en hausse, à 23Nm à 6.500tr/min. On sait également que le réservoir peut contenir 17 litres de carburant et que le poids tous pleins faits est de 188kg. Nos confrères de Moto Magazine qui ont déjà pu, les chaçards, l'essayer, soulignent sa maniabilité, son confort et ses aspects pratiques. Ceux-ci regrettent par contre une puissance limitée, l'absence de béquille centrale et son tarif face à la concurrence. Un prix qui ne devrait toutefois pas, on l'espère, dépasser les 6.000€.



**LA CYLINDRÉE MODESTE DE NOS TROIS MACHINES
ET LE POIDS RELATIVEMENT LIMITÉ DE CELLES-CI
CONSTITUA PLUTÔT UN ATOUT SUR LES PETITES
ROUTES GRASSES ET MOUILLÉES.**



ESSAI COMPARATIF | 3 TRAILS D'ENTRÉE DE GAMME

Apparu fin des années 60, le trail connut son heure de gloire dans les années 70 et 80. Omniprésent durant ces deux décennies et porté par l'engouement des rallyes-raids, il gagna en cylindrée, en poids et en puissance. Autrefois cantonné dans le segment 125cc à 350cc, il monta bien vite à 500cc ou 600cc, voire même 800cc chez Suzuki. Le monocylindre ne suffit plus, on passa à deux, trois voire quatre cylindres. Le trail est maintenant devenu la vitrine technologique des constructeurs, avec des monstres approchant les 300kg, dépassant les 160ch et réclamant un effort financier avoisinant les 25.000€! Nous sommes loin de l'idée de départ! Heureusement, dans le même temps, les marchés occidentaux s'essouffent, le motard vieillit et les constructeurs, toujours à la recherche de croissance, s'intéressent aux marchés émergents. Difficile de fourguer beaucoup de GS Adventure à ceux-ci, il faudra bien redescendre les pieds sur terre et revenir aux fondamentaux en leur destinant des petites machines, simples et légères. Et, tant qu'à faire, pourquoi ne pas les proposer aussi sur nos marchés et tenter de motiver une nouvelle clientèle? Il ne faut pas chercher plus loin l'éclosion de ces petites cylindrées qui viennent enrichir, vers le bas, les gammes de la plupart des constructeurs. Tout le monde s'y met, ou peu s'en faut, BMW ne fait pas exception à la règle. Pour vous donner une idée, et en omettant l'anecdotique G450X, apparue en 2007 pour disparaître en 2010, il faut remonter à 1967 pour trouver trace de la dernière monocylindre de petite cylindrée: la R27 de 250cc... C'est vous dire la motivation des constructeurs à se faire une place au soleil en séduisant de nouveaux adeptes! Le constructeur allemand a ainsi développé la G 310 R, produite en Inde, dont dérive un an plus tard, la G 310 GS, dont vous avez pu découvrir l'essai dans notre numé-

GABARIT MESURÉ MAIS MALGRÉ TOUT FLATTEUR POUR LA G 310 GS.

ro d'octobre. Il nous tardait d'en reprendre le guidon et de la confronter à ses adversaires.

UN TWIN

Kawasaki lui oppose la Versys-X 300, qui se démarque par son bicylindre hérité de la Z300. Le constructeur japonais s'était déjà distingué en 1991 avec la KLE500 et son singulier bicylindre en ligne. La KLE figurait encore au catalogue en 2007. Honda s'inspire directement de sa machine de rallye-raid, la CRF450 Rally, privilégiant l'image de l'aventure et de l'off-road. Nous aurions aimé encore adjoindre à notre trio la Suzuki V-Strom 250, hélas indisponible au moment de notre essai, et il faudra encore attendre un peu avant de pouvoir aussi compter sur une probable KTM 390 Adventure. Trois machines concurrentes mais jouant chacune un registre différent. La Versys mise à notre disposition est déclinée dans sa variante Adventure, héritant au passage de valises latérales, de protège-mains, d'une béquille centrale et de protections latérales tubulaires, pour un surcoût de 799€, auquel s'ajoutent encore 379€ pour les phares longue-portée. Restons dans le registre des accessoires avec l'opportunité d'opter pour une selle basse (-25mm, 179€) ou une selle haute. Des trois, la Kawasaki semble la plus statutaire, alors que son prix de base la rend la plus accessible financièrement. La GS paraît la moins intimidante: plus compacte, plus basse et bien campée sur ses pneus de forte section. La Honda affiche clairement ses prétentions hors-piste, semblant tout droit échappée des plateaux andins, terrain de jeu du Paris-Dakar. Ses roues de 21" et de 18" chaussées de pneus à crampons, sa

LES UP

- ▲ Facilité de conduite
- ▲ Polyvalence
- ▲ Confort

LES DOWN

- ▼ Freinage peu agréable
- ▼ Tendance à caler
- ▼ Selle limitant le mouvement

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE



3,85L/100KM



5.950€

La BMW met en avant son bel équilibre et son agilité pour tirer son épingle du jeu.

On devine que la GS ne sera pas la plus protectrice.



La petite GS fait appel au bloc 310 de sa petite soeur Roadster.





Pour se démarquer:
des roues à bâtons.



Le combiné est repris
de la G 310 R.



L'échappement,
repris de la G 310 R
se redresse.



Remarquable efficacité des projecteurs à LEDs.



Débattements dignes d'une véritable tout-terrain.



Protège-mains de série.


LES UP

- ▲ Aptitude au tout-terrain
- ▲ Agrément de conduite
- ▲ Finition soignée

LES DOWN

- ▼ Rapport prix / cylindrée
- ▼ Selle modérément confortable
- ▼ Hauteur de selle

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE


3,63L/100KM


6.499€

La CRF Rally donne plus qu'à son tour envie d'aller musarder sur les petits chemins.

selle TT longue et plate, son museau expressif ne laissent planer aucun doute!

Petit tour du propriétaire. On devine, dès le premier regard, que la Kawa offrira la meilleure protection, avec son habillage enveloppant et sa bulle dressée. Derrière celle-ci, le tableau de bord le plus flatteur du lot, avec son beau compte-tours analogique encadré à gauche d'une kyrielle de témoins et complété à droite par un pavé numérique. Parmi les informations, nous relevons le rapport engagé, l'heure, l'odomètre et les deux trips, les consommations moyenne et instantanée, l'autonomie restante, la jauge à essence et la température moteur. La place est prévue pour le montage d'accessoires, comme par exemple sur notre machine, l'interrupteur des deux phares complémentaires à LEDs qui viennent en renfort du phare principal et sa très conventionnelle ampoule H4. Hormis les phares montés en accessoire, aucun LED sur la «verte». Encore quelques économies avec l'absence de leviers réglables et un bras oscillant basique, en tubes d'acier de section rectangulaire, mais warning et appel de phares sont bien présents. Les roues à rayons imposent la monte de chambres à air.

RALLY REPLICA

Changement complet de ton avec la Honda. Son inspiration TT ne fait aucun doute et confère à la CRF un rendu qualitatif et flatteur: la filiation avec l'Africa Twin saute aux yeux. Dès le premier regard, la Rally fait immédiatement rêver et promet l'aventure au premier coin de rue. Ses roues aux dimensions habituelles des machines tout-terrain, ses pneus, les seuls de nos trois machines à pouvoir sérieusement s'évader du bitume, sa position de conduite, sa selle longue, plate et étroite, les débattements sans fin de ses suspensions, ses garde-boues relevés ne laissent planer aucun doute. La Rally impressionne aussi avec son grand pare-brise qui encadre

LA CRF TIENT SES PROMESSES AVEC DE RÉELLES CAPACITÉS EN TOUT-TERRAIN.

les deux optiques à LEDs dont Jon, notre photographe, se souvient encore: haut perché, le phare tapait directement dans ses rétroviseurs lorsque nous le suivions jusqu'au lieu du shooting! Bon, ça: on ne devrait plus avoir droit à l'inévitable «Oh! Excusez-moi, je ne vous avais pas vu!» Derrière le pare-brise, un bloc instruments minimaliste qui ne s'encombre pas de superflu: compteur, compte-tours, jauge à essence, odomètre, deux trips, l'horloge... et basta cosi! Pour le rapport engagé, la température ou la conso, on repassera. Par contre, le combiné est idéalement placé, bien en hauteur, dans le regard du pilote; une attention qu'on retrouve sur d'autres modèles de la marque, comme l'Africa Twin ou le X-ADV. Un combiné également surmonté d'une barre idéalement placée pour le montage d'un GPS.

La CRF se démarque encore par son usage exclusif des LEDs, pour les phares mais aussi le feu arrière et les clignotants, dont les avant restent allumés en permanence. Nous relevons, avec plaisir, la présence de protège-mains et d'un warning, et avec surprise, l'absence d'appel de phare. Les leviers réglables, et c'est le cas pour nos trois machines, sont aux abonnés absents. Pour lever toute ambiguïté sur ses aptitudes au tout-terrain, la Honda se pare de robustes et larges repose-pieds crantés, d'un levier de vitesse repliable et d'une pédale de frein solide et bien conçue. Les roues à rayons réclament des chambres à air, l'ABS est déconnectable à l'arrière via un bouton maladroitement intégré à droite du combiné instruments, un astucieux petit ran-



Autres détails off-road: les commandes aux pieds.



Un astucieux petit rangement fermant à clé.

ESSAI COMPARATIF 3 TRAILS D'ENTRÉE DE GAMME

LAVIS DE LAURENT

À côté de Bruno, jamais le dernier pour quitter l'asphalte, et notre lecteur Éric, venu en renfort pour ce comparo et grand amateur de supermoto, mes accointances avec la glisse et l'off-road s'avèrent nettement plus mesurées. Avec sa grande hauteur de selle et sa roue avant «dématurée», j'ai donc eu besoin d'un certain moment, voire d'un moment certain, pour trouver le mode d'emploi de la Honda CRF 250 Rally. Bien que je reconnaisse aisément son côté aguicheur, qui n'est pas pour me déplaire, je m'imaginais mal à son guidon au quotidien. Par contre, pour une sortie enduro sans se faire peur, c'est tout à fait le type de machine qu'il me faut: légère, efficace et pas trop puissante. Je ne m'attendais pas à un tel confort sur la «petite» GS. Un guidon large, une selle bien moelleuse, une bonne position glo-

bale, une répartition des masses idéale... on roulerait pendant des heures. Mais alors avec une bulle, des protège-mains, des sélecteurs mieux positionnés et, surtout, un frein avant plus expressif, seul véritable «défaut» de cette machine qui ouvre de nouveaux horizons pour le constructeur numéro 1 en Belgique. Le principal atout de la BMW G 310 GS? Sa très grande facilité d'utilisation. Trente secondes et l'on est parfaitement à l'aise à son guidon. À la Kawasaki Versys-X 300, je reconnais de grosses qualités de roulease ainsi qu'un bon rapport qualité/prix, un moteur agréable, une bonne protection générale, un freinage qui met en confiance. Et donc, c'est d'autant plus incompréhensible de devoir composer avec une telle selle!



LES TRAILS DE PETITE CYLINDRÉE: UN BONHEUR QUE L'ON CROYAIT DISPARU ; MÊME LA PLUIE ET LE FROID N'AURONT PAS ENTAMÉ NOTRE PLAISIR!

ÉRIC ALEWAETERS


39 ans | Chatelet | Sans emploi
Manager Lol Racing



Lors de ce comparatif, j'ai débuté la journée avec la Kawasaki Versys 300 X, un bicylindre qui offre une conduite agréable et permet de rouler sans problème sur un, deux, voire trois rapports «au-dessus». Bien équipée, cette moto offre une bonne protection très appréciable pour cette journée à la météo digne d'un mois de novembre... belge. Par contre, j'ai trouvé la selle assez dure et le gabarit de la bestiole est relativement imposant. Il convient de faire preuve de souplesse pour s'installer sans taper dans ces valises... La Versys se révèle également un peu lourde sur l'avant. Ensuite, ce fut au tour de la BMW G 310 GS. Look GS, ok... mais c'est tout. Car pour le reste, je n'ai pas trouvé cette moto confortable. Elle

n'offre aucune protection, le frein avant manque cruellement de mordant et la commande de frein arrière m'était inaccessible, avec mes grandes jambes et mes bottes de cross. Idem pour le sélecteur de vitesse. La sonorité de l'échappement donne l'impression que la GS est peut-être un peu plus «rageuse» mais c'est le dernier bon point que je lui attribuerai. Enfin, la Honda CRF 250 Rally a vraiment la gueule d'une machine du Dakar. Et elle se défend pas mal hors des sentiers battus avec ses suspensions souples. C'est sur celle-ci que je me suis senti le plus à l'aise. Idéale pour débiter, elle protège comme il faut et, malgré ses 25 petits poneys, il y a moyen de s'amuser un peu. Seul petit bémol, l'ABS frustrant quand on aime la glisse même si je reconnais son utilité pour les novices.





Roues à rayon vont de pair avec chambres à air.

LA KAWASAKI SE DEMARQUE PAR SA MOTORISATION BICYLINDRE.

gement contrebalance sur le flanc gauche l'échappement monté à droite, quatre ergots laissent entrevoir la possibilité d'arrimer un paquetage en extrémité de selle.

POUR TOUS


La BMW a pour elle un look bien sympa, apte à mettre en confiance les moins aguerris des motards. Visuellement plus menue que la Kawa, moins intimidante que la Honda, dont la hauteur de selle limite de facto les postulants, elle répond parfaitement à son cahier des charges. BMW insiste en effet sur sa volonté de toucher la gent féminine, et d'amener de nouveaux adeptes à la pratique de la moto. Résultat, un poids plus contenu que la Versys, la hauteur de selle la plus accessible des trois, avec la possibilité d'opter pour une selle plus basse ou une autre, plus haute. Les pneus larges donnent une touche de modernité et mettent en confiance. Revers de la médaille, cette silhouette plus menue et ajustée ne laisse pas augurer une protection maximale, un sentiment qui se confirmera bien vite à l'usage. Derrière le minuscule pare-brise se niche le bloc instruments hérité du roadster. Aussi basique d'aspect que celui de la Honda, il s'en démarque toutefois par quelques infos complémentaires, dont le rapport engagé, la température moteur, les consommations moyenne et instantanée, l'autonomie restante et la vitesse moyenne. Remarque qui vaut pour nos trois protagonistes, le défilement des infos nécessite de lâcher le guidon pour actionner de peu ergonomiques boutons caoutchoutés sur les combinés. La G 310 déçoit par l'absence de warning: des économies de bout de chandelle pour une machine qui passera certai-

nement du temps dans les embouteillages... Les ambitions hors-piste, forcément limitées, s'illustrent par un bouton au commodo gauche permettant de court-circuiter l'ABS. Si la Honda se contente de quatre ergots à l'arrière de la selle, la Kawasaki et la BMW disposent chacune d'un porte-paquet apte à accueillir un top-case.


Il ne suffira que de quelques kilomètres pour mesurer la rondeur et l'agrément qu'apporte le bicylindre Kawasaki face à ses rivales. Beaucoup plus lisse et onctueux, il daigne reprendre à 30km/h ou 40km/h sur le dernier rapport quand les autres n'accepteront ce cas de figure qu'aux alentours de 60km/h. Fatalement, avec une zone rouge à 12.000tr/min, la Kawa dispose d'une belle plage de régime pour faire preuve de son élasticité. Ceci dit, avec son couple haut perché (10.000tr/min) et plus modeste que celui de la BMW, inutile de préciser qu'il sera utile de jouer de la boîte pour obtenir quelques sensations. Ça tombe bien, son embrayage antidribble assisté témoigne d'une belle douceur. Nous attendions beaucoup du confort de la Kawasaki: position de conduite irréprochable, large protection de la carrosserie, du pare-brise et des protège-mains compris dans le pack Adventure, selle large, tout se présentait bien! Oui, sauf que cette foutue selle a dû être taillée dans un bout de bois, et que les débattements de suspension plus courts de deux ou trois centimètres face à la BMW la handicapent.

POUR TOUS LES GOÛTS


Largement plus exposé au vent (et aux intempéries, météo pourrie lors de nos reconnaissances), le pilote de la BMW se réjouit à tout instant du moelleux de la selle et des suspensions. La perfection n'est pas de ce monde, il déplorera que le cale-rein ne lui laisse aucune latitude de mouvement. Moins puissante, la BMW fait malgré tout bonne figure. Plus rugueux, le mono vit plus dans les




Les barres de protection proviennent du pack Adventure.



Valises incluses dans le pack, et garde-boue digne de ce nom!



La Versys offre la meilleure protection.



La selle n'est pas aussi confortable qu'elle pourrait laisser croire!

LA VERSYS-X CACHE BIEN SA CYLINDRÉE SOUS SON ASPECT FLATTEUR ET VALORISANT.

LES UP

- ▲ Rondeur du twin
- ▲ Protection
- ▲ Aptitudes routières

LES DOWN

- ▼ Sensation de lourdeur
- ▼ Selle dure
- ▼ Linéarité du twin

DISPONIBILITÉ: IMMÉDIATE



4,36L/100KM



5.799€





ON AIME



BMW G 310 GS



Le manque de mordant du frein avant.

ON N'AIME PAS



HONDA CRF 250 RALLY




Le peu d'infos du combiné instruments.



KAWASAKI VERSYS-X 300



L'aspect basique du bras oscillant.



AVEC DE TELLES CYLINDRÉES, IL EST PLUS QUE NÉCESSAIRE DE JOUER DU SÉLEC- TEUR.


mi-régimes que le twin, plus creux. Attention toutefois, bas dans les tours, pas de salut, et il faudra s'en souvenir en démarrant la G 310: on cale facilement si on n'accompagne pas avec suffisamment de gaz. Le comportement routier de la BMW se révèle un peu plus joueur que celui de la Kawa qui témoigne dans le ressenti d'une certaine lourdeur sur l'avant, plus chargé que celui de la BMW. La Kawa marque des points avec le freinage. Non qu'il soit exceptionnel mais la BMW pêche par une pédale de frein peu accessible et un manque de mordant du disque avant peu rassurant, alors que la puissance de freinage ne peut être mise en cause. Un choix de plaquettes à l'attaque plus franche, comme celles dont nous disposons sur les 310 R de présérie que nous avions prise en main à Munich en septembre 2016, eût mieux convenu.

Et la Honda? Une toute autre musique, à son guidon! L'ergonomie typée tout-terrain,

au demeurant plaisante, ne la rend pas accessible au plus grand nombre même si sa selle, qui culmine à 895mm du sol, s'abaisse bien un peu avec l'affaissement des suspensions. Parlons-en, des suspensions! Quand la Kawa se contente de 130mm à 148mm de débattement, la Honda affiche 250mm, voire 265mm pour l'arrière! Avec les pneus à tétines et la roue avant de 21", les impressions de conduite ne sont guère comparables et déroutent ceux qui n'ont jamais goûté à ce genre de machine. Mais facile et rassurante, la Honda donnera envie à tous de tâter de l'off-road. Cette Honda, c'est un peu comme un Land Rover Defender, rien qu'à le regarder, on a envie de découvrir le monde! Très agréable en ville par sa position de conduite, sa finesse, sa légèreté et son guidon qui passe au-dessus des rétros de bagnoles, la CRF Rally fait mieux que se débrouiller sur la route, une fois assimilé le relatif manque de précision généré par les pneus et les débattements de suspension. Moins protectrice que la Kawa, plus que la BMW, elle permet d'envisager de belles randonnées, sous réserve de s'adapter à sa selle, étroite et très modérément moelleuse. Ses capacités en tout-terrain sont évidentes, à condition de ne pas en attendre les prestations d'une machine de cross ou d'enduro. Son monocylindre, plein de bonne volonté, avoue fatalement ses limites avec ses modestes 25 chevaux. La Rally doit, avec le même moteur que la CRF250L, composer avec 11kg de plus. Le petit bloc ne démerite pourtant pas si l'on garde en mémoire qu'avec de telles cylindrées il est plus que nécessaire de jouer du sélecteur. On n'arrête pas le progrès: ces petites machines pèsent plus que les trails 600cc des années 80 ou 90...

CONCLUSION

Vous l'avez compris, la Honda joue dans une autre cour. À l'heure du choix, elle fera valoir sa réelle polyvalence, sa facilité et son tempérament de baroudeuse. Le parfum subjectif d'aventure qu'elle dégage constitue un argument de plus: qui n'a pas envie de rêver, ne fût-ce qu'un instant, d'évasion et d'horizons lointains au moment de se rendre au taf? Après, il faudra fatalement composer avec sa hauteur de selle. Son comportement typé, on s'y habitue très vite, et sa relative légèreté autorise toutes les improvisations. Même son prix, le plus élevé des trois, paraît acceptable au vu de sa finition soignée et du caractère «pro» qu'elle dégage. Les deux autres se tirent un peu plus dans les pattes, chacune jouant sur ses arguments propres. La Kawasaki semble une bonne affaire: elle en donne beaucoup, pour le prix le plus attractif. Son propriétaire goûtera au jour le jour à la rondeur de son bicylindre, à la protection de son habillage. Il appréciera le tableau de bord le plus flatteur et le plus complet mais aussi l'efficacité du garde-boue arrière et du lèche-roue, se félicitera de la douceur de la commande d'embrayage et du mordant bien balancé du freinage. Sa Kawasaki s'illustrera comme la meilleure routière des trois. La BMW lui opposera une sensation de légèreté, un tempérament plus joueur, plus agile, sans céder en rigueur de comportement. À son guidon, on se réjouira du réel confort prodigué par cette petite allemande à l'emblème prestigieux. Mon coup de cœur ira toutefois à la Honda: la part de rêve, sans doute, et les souvenirs de nombreux kilomètres parcourus par le passé au guidon de ce genre de machines... ■



Ces trois machines invitent à la redécouverte du réseau routier secondaire. Par sa polyvalence, la Honda apporte une dimension complémentaire.

ESSAI COMPARATIF | 3 TRAILS D'ENTRÉE DE GAMME



Encore une fois, la modestie de ces machines confirme que le plaisir à moto ne se conjugue pas obligatoirement avec puissance et prix!

FICHE TECHNIQUE

	BMW G 310 GS	HONDA CRF 250 Rally	KAWASAKI Versys-X 300
MOTEUR			
Type	Monocylindre, 4-temps, refroidissement liquide	Monocylindre, 4-temps, refroidissement liquide	Bicylindre, 4-temps, refroidissement liquide
Cylindrée	313cc	250cc	296cc
Puissance maximale	34ch à 9.500tr/min	25ch à 8.500tr/min	40ch à 11.500tr/min
Couple maximal	28Nm à 7.500tr/min	22,6Nm à 6.750tr/min	25,7Nm à 10.000tr/min
Cartographies	Non	Non	Non
Contrôle de traction	Non	Non	Non
TRANSMISSION			
Boîte de vitesses	À 6 rapports	À 6 rapports	À 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne	Par chaîne	Par chaîne
PARTIE-CYCLE			
Cadre	Trellis en acier	Cadre simple berceau en acier	Cadre Backbone en acier
Chasse / Angle de chasse	98mm / 26,7°	114mm / 28,1°	108mm / 24,3°
Suspension AV / Débattement	Fourche inversée 41mm / 180mm	Fourche inversée 43mm / 250mm	Fourche télescopique 41mm / 130mm
Suspension AR / Débattement	Combiné ressort/amortisseur / 180mm	Système Pro-Link avec combiné Showa / 265mm	Système Uni-Trak / 148mm
Frein AV	Simple disque 300mm, étrier radial 4 pistons	Simple disque 296mm, étrier 2 pistons	Simple disque 290mm, étrier 2 pistons
Frein AR	Simple disque 240mm, étrier double piston	Simple disque, étrier simple piston	Simple disque 220mm, étrier double piston
Pneus AV / AR	110/80-19 / 150/70-17	3.00-21 / 120/80-18	100/90-19 / 130/80-17
INFOS			
Coloris	Cosmic Black, Racing Red, Pearl White Metallic	Rouge HRC	Candy Lime Green, Metallic Spark Black
Prix de base	5.950€	6.499€	5.799€
Garantie	24 mois, km illimités	24 mois, km illimités	24 mois, km illimités
Taxe de circulation	56,10€	56,10€	56,10€
TMC (full power)	61,50€	61,50€	61,50€
Rythme des entretiens	12.000km	12.000km	12.000km
DIMENSIONS			
Longueur	2.075mm	2.210mm	2.170mm
Empattement	1.420mm	1.455mm	1.450mm
Hauteur de selle	835mm	895mm	845mm
Poids	169kg en ordre de marche	157kg en ordre de marche	175kg en ordre de marche
Réservoir	11l	10,1l	17l