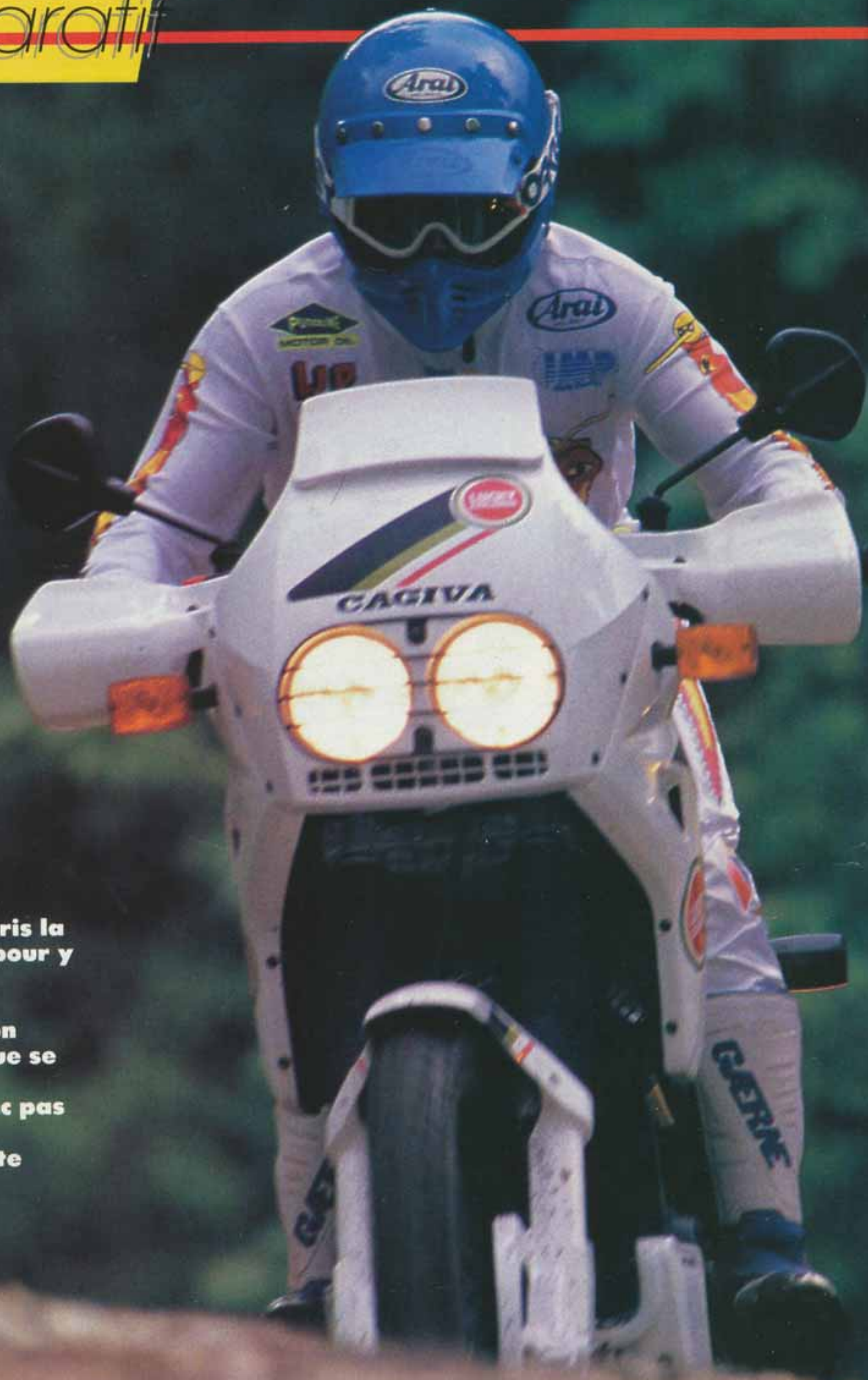


Comparatif



« Si tu ne vas pas à Lagardère... », vous connaissez la devise. L'Africa Twin a donc pris la route jusqu'à Varèse pour y affronter la nouvelle Cagiva Elefant. Deux twins d'exception dont l'image de marque se forge sur les pistes africaines. Il n'est donc pas étonnant de les voir s'affronter, sur la route comme à la ville.

La bataille des



# HONDA 650 AFRICA TWIN CAGIVA 750 ELEFANT



*Twin*





Le comparo des différences. Face à face pour en découdre, deux trails de grande envergure ne partageant pas le même cahier des charges. Différence de cylindrée, gueule et gabarit aux antipodes. C'est le match des antagonismes. Les Italiens n'ont pas la réputation de « faire » des machines aseptisées, du prêt à consommer. Les Japonais font... japonais. Que vous le vouliez ou non, ce comparatif prévaut par les différences flagrantes qui distinguent une Africa Twin d'une Elephant Lucky Explorer. Coup d'envoi...

## Performances

C'est par la faute d'un rodage un poil écourté que la Cagiva n'a pu franchir le cap des 170 km/h. Le modèle 87 valait pratiquement 175 km/h, avec une démultiplication légèrement plus longue. Il ne fallait pas s'attendre non plus à voir les presque 8 chevaux de la Cagiva 88 se traduire en km/h supplémentaires. Option qui, sur un trail, est d'un intérêt très relatif. Dans cette optique, l'Elefant 88 reçoit deux dents de plus à l'arrière, et conserve le même étage-ment de boîte. Son poids ne bouge pas, 190 kg à sec. Le rapport poids/puissance, lui est donc largement favorable : 2,79 contre 3,38 kg/ch à sec. Tous pleins faits, l'écart se creuse en défaveur de la Honda, qui emmène 6 litres d'essence supplémentaires, et environ deux litres de liquide de refroidissement.

Cagiva n'a visiblement pas cherché à produire le trail le plus rapide du marché, et c'est bien

ainsi. Incidence à ne pas négliger, la Cagiva possède un carénage plus large, et plus haut. Moins fine que la version 87, ce qu'elle perd en finesse, et aérodynamique, elle le restitue en protection. Le faible écart (4 km/h), entre la position assise et couchée, le résume assez bien. L'Africa Twin est logée à la même enseigne, avec une différence semblable.

Avec 11 chevaux de plus, la 750 italienne (68 ch contre 57), bouscule sérieusement la japonaise en accélérations. La Cagiva approche de très près la barre des 13 secondes. Créditée de 13"18 aux 400 m d.a. elle laisse l'Africa Twin à plus de 1"5. Avec un embrayage plus progressif, et une boîte moins récalcitrante, il doit être possible de faire mieux. Plus que la puissance, c'est la valeur de couple du V-twin italien qui fait la différence. Avec la Honda, il faut aller chercher la puissance très haut dans les tours. Elle ne possède pas le coffre suffisant pour jouer sur la valeur de couple maxi, ce que l'on fait presque naturellement avec la Cagiva. En reprises, la différence de cylindrée est encore plus flagrante.

Impressionnante d'efficacité, la Cagiva dépose la Honda. A aucun moment le V2 japonais n'est en mesure de prendre le dessus. En quelques dizaines de mètres, l'italienne prend 4 bonnes longueurs. L'écart se stabilise une centaine de mètres, la Honda amorçe alors une lente remontée qui s'achève aux alentours de la vitesse maxi. Les sensations au guidon traduisent parfaitement la supériorité logique de la Cagiva. Réponse instantanée, « pêche » omniprésente, l'Elefant est radicale.

Ultime évolution des Cagiva Elephant depuis le passage de 650 à 750 cm<sup>3</sup> : culasses de la Paso, carénage plus généreux, nouvel étrier arrière. L'agrément de conduite que procure le V-twin (presque 70 ch) frise la perfection, disponibilité et puissance à tous les régimes.

## Consommation

Notre périple italien était placé sous le sceau de la balade en montagne. Rythme soutenu. Accélérations, freinages, à l'assaut des cols, puis piqué jusqu'aux vallées. Nous avons relevé une différence chronique entre la 650 et la 750. Rien d'exceptionnel toutefois, elle dépasse à peine le demi-litre au 100. La Honda a un peu plus d'appétit. Les caractères opposés des deux V-twins peut expliquer cet écart. On enrôle à bas et moyens régimes au guidon de la Cagiva, avec un rapport de trop, sans aucun temps mort. Pour compenser la différence de cylindrée, et un embonpoint plus important, la Honda approche des régimes plus élevés obligeant son pilote à jouer davantage du sélecteur. Il est certain que nos consommations sont éloignées des maxis absolus, que l'on peut enregistrer sur autoroute moteur à pleine charge. La fourchette mini/maxi devrait alors s'équilibrer entre 6 et 8 l/100. Votre autonomie est liée à ces deux chiffres. En disposant de 390 km avec la 650, et environ 320 avec la Cagiva, à moins de rouler comme un sourd, on peut voir venir l'esprit tranquille, et assurer de bonnes moyennes.





## Agrément moteur

Les moteurs en V sont mis à toutes les sauces : routières, trails, customs. Par le jeu des définitions mécaniques internes, le caractère, les vibrations, se font plus ou moins sentir. Au bout du compte, les V-twins n'en finissent plus de séduire en assurant disponibilité, allonge et souplesse.

En jouant toutes les deux sur des registres identiques, la Honda et la Cagiva ne se comportent pas de la même manière. Le Honda vibre peu, étouffe les bruits mécaniques, allonge sans temps forts entre 2 000 et 8 000 tr/mn. Les accélérations sont appréciables, sans que la puissance ne s'affirme franchement. Cette mécanique diabolique de progressivité arrondit les angles. A l'aise en permanence, quelle que soit la valeur du régime moteur. Enrouler en égrénant les rapports à 4 000 tr/mn il peut le faire. S'énerver à 8 500 tr, passage des vitesses à la volée, ou cravachage à gogo, etc, pas de problèmes, il peut également le faire. Compte-tenu de sa cylindrée, il n'y a rien à redire. Cette efficacité se passe de commentaires.

Ne serait-ce qu'au ralenti, la mécanique italienne par ses bruits mécaniques prévient qu'elle est bien vivante. Discretion côté échappement comme la Honda, les décibels se font trop discret. Pire, l'aspiration des carbus prend le pas sur l'échappement. Ce que ne possède pas la Honda, la Cagiva n'en manque pas. Ils disent (les Italiens) : « 6,2 mkg à 5 500 ». Pour se propulser de la sorte, dès les premiers mètres,

le couple disponible dès 3 000 tr doit être celui d'un poids lourd. Quelle patate ! Un tiers d'ouverture de gaz à chaque rapport, et ça déménage. Rien de brutal, mais un concentré d'énergie. Inutile d'aller chatouiller la zone rouge, à 6 000 tout est dit, les trails concurrents sont derrière. Plein à bas et moyens régimes, le moteur de la Cagiva souffre d'une réponse trop brutale à la poignée. Un bref temps mort suivi d'un à coup désagréable qui impose l'usage de l'embrayage à basses vitesses. Les carbus ne doivent pas se sentir au-dessus de tout soupçon. C'est dommage, de gaver une mécanique aussi brillante, association idéale du coffre et de la puissance. Si vous cherchez l'excitation, la Cagiva a ce qu'il faut pour vous émouvoir.

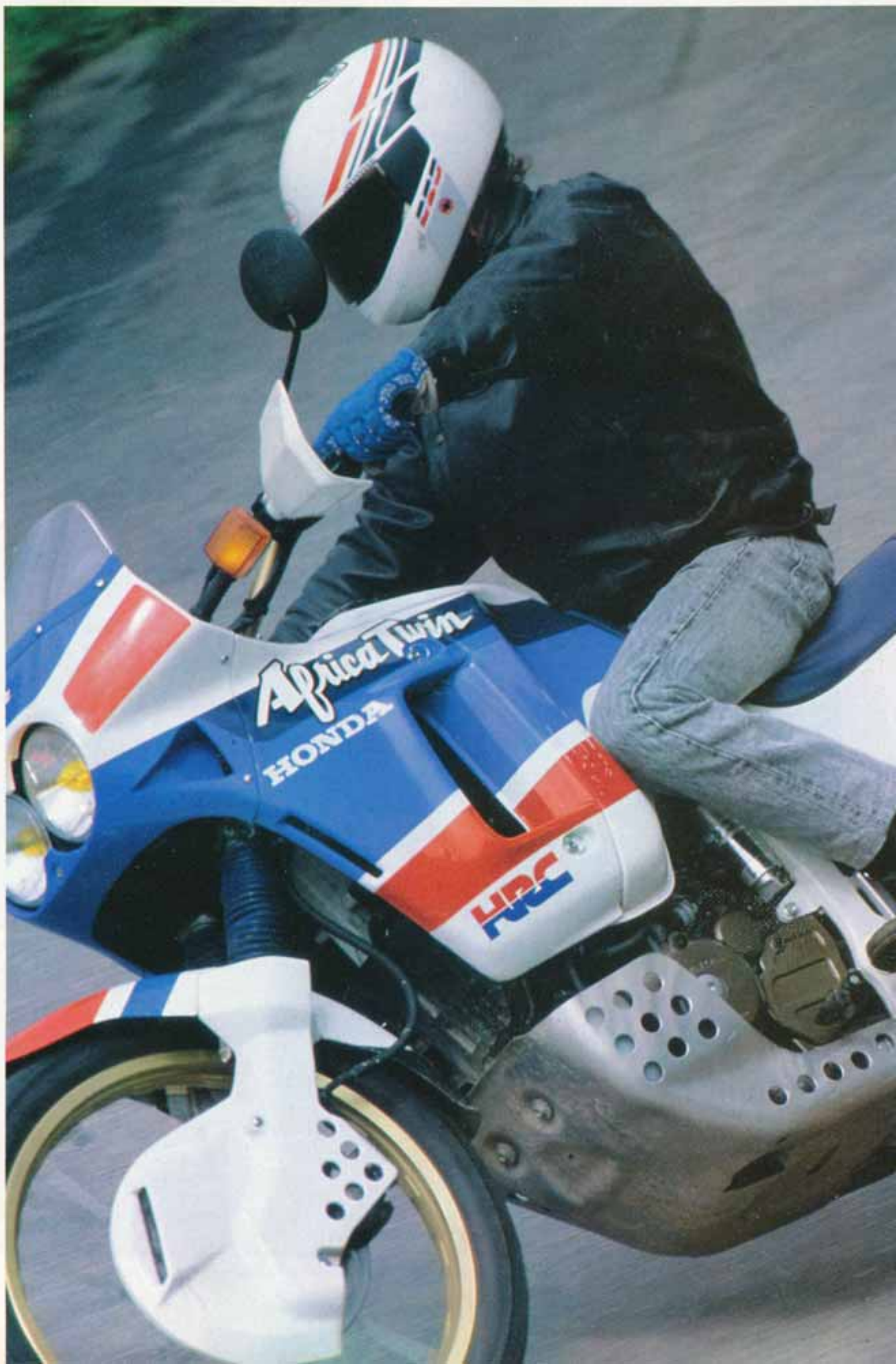
## Transmissions

Le jour et la nuit. La douceur et la fermeté. Je vous jure que cette Cagiva est une moto d'homme. Pas le style dentelle, ou autres délicatesses. D'abord il y a l'embrayage à sec, progressif juste ce qu'il faut, à condition de vaincre

sa dureté. Puis vient la boîte, bruyante, ferme, capricieuse au rétrogradage, où il n'est pas rare de tomber sur un faux point mort. Le « vrai » point mort sait aussi faire... le mort au feu rouge. Outre l'absence de précision, le manque de rapidité de la boîte pouvait être excusable il y a encore quelques années. Dans le cas présent, c'est l'agrément de conduite qui prend une gifle. En ville, l'embrayage et la résistance de la boîte donnent du fil à retordre. En utilisation sportive, débrayage intégral impératif et coup de botte bien senti pour rentrer un rapport à la volée.

Les transmissions de la Honda sont destinées aux fillettes. Embrayage doux — comparativement inconsistant — progressif et facile à doser. Le sélecteur n'est même pas ferme, il s'accompagne du bout du pied. Accélérations ou rétrogradages, débrayage facultatifs. C'est un autre univers ?

Si l'on parle de perfection, ou plus simplement de standards, l'Africa Twin est dans la norme. Notre Cagiva représentait un autre extrême. Rappel infailible des caractéristiques de certaines mécaniques que l'ont doit apprivoiser.







A chacune sa manière d'entrer en courbe ; d'un seul tenant avec la Cagiva, plus « physique » que la Honda. L'« Africa Twin » est plus vive dans ses réactions, avec une petite tendance à engager dans les virages lents. Au niveau de la prise en mains, la Japonaise est la plus facile à appréhender. L'Italienne demande un temps d'adaptation plus important. Comparativement, à l'attaque, l'« Africa Twin » ne souffre pas de son encombrement plus important.



Pose photos entre Revereto et Jassano del Grappa, une route de montagne taillée à la mesure des trails ; maniabilité, freinage, confort sont sur ce terrain les principaux critères qui soulignent l'homogénéité des deux concurrentes. La palme de la facilité revient à la Honda. En contrepartie, le comportement de la Cagiva est plus exclusif. Ce qui a de bons et de moins bons côtés...



## Equipement

Nos deux motos ne tirent pas vraiment dans la même catégorie. La Honda fait un gros coup d'intox. A y regarder de plus près, rien ne manque vraiment à la Cagiva. Celle-ci s'offre même un kick, et les fameuses poignées chauffantes. Selle et porte-bagages plus étroits sur l'italienne. Plaque de bord sérieuse sur la Honda, très « italienne » sur la 750. La qualité des plastiques est l'un des points forts de la production nipponne. La Cagiva n'a pas le fini, et l'aspect vernis (très résistant) de la Honda. Le bras oscillant alu de la Honda, et les gros excentriques de tension de chaîne valent le détour. Ne parlons pas du sabot moteur, on ne voit que lui, enveloppant et épais comme ça. Discrètement, la Cagiva est pourvue d'une visserie à 90 % composée de BTR. Bon ! L'italienne fait moins chic, plus passe partout, elle n'a pas la prétention d'être une Replica non plus.

## Esthétique

Cette Honda accroche sérieusement le regard des passants. On aime, ou on exècre. La Cagiva pêche par un excès d'austérité. Trois ou quatre détails de finition plus soignés ne gâcheraient pas le plaisir que l'on prend lorsqu'on la regarde de près. La finesse est sûrement le véritable point fort de la Cagiva. L'avant est un petit bijou d'agressivité. Entre les deux machines, la finition fait la différence, et forcément la balance penche en faveur de la japonaise. Mais bon sang que ces plastiques italiens font « cheap ». Ils ont pour seul avantage d'être plus souples, et moins cassants que ceux de la Honda. Peut-être aurons-nous la chance de voir Cagiva produire une Dakar Replica. L'apparition, au début de l'automne prochain, d'un nouveau modèle devrait faire oublier cette génération d'Elefant. Lorsque les italiens parlent de ce modèle encore en gestation, ils arborent un sourire qui en dit long...

## Prix

De l'autre côté des Alpes une 750 Cagiva coûte à peu près 41 500 F. En France, la même moto est facturée clefs en mains 53 700 F environ. Merci les taxes. La sous-traitance et le faible volume de production jouent un vilain tour à la marque italienne. L'image sportive de la Cagiva est doublée d'une auréole de produit de luxe, dont elle se passerait fort bien. L'Africa Twin qui n'est pourtant pas donnée avec 42 610 F, peut comparativement passer pour une machine bon marché. Sa finition, la qualité de ses équipements, la définition même du produit correspondent à la contre partie financière. La comparaison n'est pas équilibrée. Avec la meilleure volonté du monde il est — pour ce prix là — difficile de pardonner à la Cagiva ses petits défauts caractéristiques qui énervent à la longue. Si Cagiva a l'immense mérite de concevoir des motos différentes, nous aimerions aussi qu'elles soient parfaites.

## Conclusion

La Cagiva nous a impressionnés par le caractère, les capacités de son moteur. Une vraie réussite. Beaucoup plus séduisant, et puissant que le 650 Honda il charme à tous les coups. Au niveau de l'efficacité pure, c'est la référence du moment. Ancré dans une partie-cycle au comportement rigoureux, l'Elefant possède un potentiel énorme. Pourtant le 750 passe outre l'agrément de conduite que l'on est en droit d'attendre d'un trail de cet accabit (freinage, transmissions, manque de douceur à bas régimes). Ce trail devient tout d'un coup une machine exclusive et nous ne savons toujours pas si cet état de fait est une volonté délibérée de la part de l'usine. Nous vous garantissons des conversations sans fin autour de ce thème. Les « durs », cataloguent le tout au rang des défauts de conception. Les « partisans », mettent

## AFRICA TWIN

43 448 F

## ELEFANT

53 700 F

### Cagiva : ce qui change

La grosse révolution est attendue pour 89. Probablement à l'occasion du prochain Salon de Cologne. L'Elefant version 88 constitue néanmoins un progrès considérable. Si l'esthétique est corrigée par l'adjonction d'une double optique, le V-twin reçoit un sacré coup de boost. Les motoristes italiens ont offert à l'Elefant les culasses de la 750 Paso. En adoptant des soupapes de plus fort diamètre la puissance passe à 68 ch à 7 500 tr/mn (60,5 ch à 8 000 tr/mn). La valeur de couple reste globalement la même 6,2 mkg (6,3 mkg), mais disponible 500 tours plus tôt.

Les deux carbus Bing de 32 mm sont toujours en place au centre du V. L'ingénieur Macchi nous a assuré qu'ils avaient été modifiés, afin d'assurer une meilleure progressivité à bas régime. Le disque arrière se frotte désormais à un étrier double piston. Si toute la production des Elefant est équipée de Metzeler, nous disposons de Pirelli série 50. Par contre, 50 % de la série peut indifféremment recevoir un amortisseur Ohlins ou un White Power. Comme l'an passé (MR n° 2801) notre machine était dotée d'un Ohlins. Détail amusant mais appréciable, la Cagiva est livrée d'origine avec des poignées chauffantes, offrant deux vitesses de chauffe et d'un témoin de fonctionnement. La commande s'effectue par un inverseur situé sur la poignée. Fumeur ou non, vous n'avez pas le choix : c'est la déco « Lucky Explorer », ou rien !

### Performances

Mea culpa ! Votre serviteur s'est emmêlé les pinces en oubliant l'appareil de mesure, testé lors du comparatif 1 000 cm<sup>3</sup>. En revanche le « speed gun » était de la fête, sans oublier le chrono. Notre Honda affichant 5 000 km (dont 3 000 au moins de Maroc), était au mieux de sa forme, excepté une petite faiblesse de l'embrayage ayant tendance à le faire cirer entre 5 et 6 000 tr/mn. Not' Cag' n'avait pas plus de 500 km. C'est très peu pour une mécanique dont on sait qu'il lui faut un rodage maximum mené avec soin. Il ne faut pas chercher ailleurs les raisons des modestes vitesses maxi assis, et couché de l'italienne. Avec 167 km/h, nous demeurons visiblement en deça de ses possibilités, à 1 000 tr de la zone rouge. La démultiplication étant de surcroît assez longue, elle doit être capable de dépasser nettement le cap des 170 km/h, en frôlant son régime maxi. Ce que ne parvient pas à faire la Honda sur terrain plat, malgré un 171 km/h dans la norme. La japonaise met à profit n'importe quelle déclivité favorable pour accroître sa vitesse de pointe.

Les 13"18 réalisés au 400 par la Cagiva tiennent du miracle : l'embrayage est difficile à doser, la première trop courte, quant à la seconde, impossible de la passer au régime maxi. Entre 6 500 et 7 000 cela va presque mieux. Dans cette plage de régime la 750 se permet même de déléster. Difficile de partir comme une bête, il faut un doigté (de pied et de main) certain pour gérer le couple disponible. L'Africa Twin se fait distancer en emportant la palme de la douceur (sélection, étagement, embrayage).

Le coffre, ça cause... Jugez-en, la Cagiva est impériale au chapitre des reprises, elle s'arrache, et dépose la Honda. La différence est encore plus flagrante lors des tests de reprises en parallèle, et ce quel que soit le régime moteur sur les deux derniers rapports.

le rodage en avant. Mettons-nous d'accord. Une Italienne ne se consomme pas comme une Japonaise. Ceux qui auront cette certitude n'auront donc pas d'efforts à faire pour apprécier la Cagiva.

L'Africa Twin possède l'homogénéité qui manque à la Cagiva. Distancée, au niveau des performances, la Honda joue sur tous les tableaux. Un véritable mouton à cinq pattes. Le pilote aguerri comme le débutant y trouvent leur compte. Grande voyageuse, citadine, routière, sportive, la 650 est une machine facile polyvalente par excellence. Son potentiel est considérable, ce qu'elle a peut-être le tort de dissimuler sous une allure pataude. Honda ne s'est pas loupé avec l'Africa Twin, l'exercice était pourtant périlleux à plus d'un titre. ■

## Performances Consommations

	Honda	Cagiva
<b>Vitesse maxi</b>		
Assis (km/h)	168	162
Compteur/régime	170/7 500	170/8 000
Couché (km/h)	171	167
Compteur/régime	175/7 600	170/8 000
<b>Accélérations</b>		
400 m	14"70	13"18
<b>Reprises de 60 à 110 km/h</b>		
En 4°	4"90	4"37
En 5°	6"37	5"42
Conditions : beau temps gris, pas de vent, temp. 11°, pilote 75 kg en blouson.		
<b>Consommations</b>		
Sportive (l/100 km)	6,61	6,38
Economique	6,05	5,51
Moyenne de l'essai	6,33	5,94
Autonomie moyenne (km)	3,94	3,19

### Aspects pratiques

- **Antivol origine** : sur le barillet de contact pour les deux machines.
- **Transport antivol** : le bonheur des porte-bagages pour y fixer les U. Un sandow assure le tout, et n'abime pas trop les plastiques environnants.
- **Arrimage antivol** : pas de difficultés pour emprisonner les tubes de fourche malgré les caches plastiques. Sur la Honda il est assez facile de prendre les tubes du bras oscillant.
- **Accès cartouche de filtre à air** : sur la Honda la dépose du cache latéral gauche suffit. Avec la Cagiva il faut déboulonner la selle pour accéder au boîtier de filtre à air.
- **Huile moteur** : une jauge sur la Honda, et deux regards de part et d'autre du V-twin italien.
- **Tension de chaîne** : excentrique sur la Honda, tirants (vis et contre-écrou) sur la Cagiva.
- **Tension embrayage** : molette sur la Honda. Absence de réglages sur la 750 because embrayage hydraulique.
- **Ralenti** : bon courage pour accéder au réglage de la Cagiva, clé impérative. Honda a fait des efforts, la molette est accessible par le côté gauche sans risque de se brûler.
- **Starter** : au guidon, par levier sur l'Africa Twin. Très mal positionné sur la 750 ; au guidon il est difficile à atteindre et peu progressif.
- **Robinet essence** : deux sur la Honda (une seule position) ils restent ouverts en permanence, le passage en réserve se fait automatiquement. Classique sur la Cag' côté gauche.
- **Fusibles** : sous la planche de bord de la Honda, faciles à atteindre. A proximité de la batterie sur l'italienne, donc accessibles après dépose du cache gauche.
- **Rétroviseurs** : contrairement à la Honda, ceux de l'italienne ne pivotent pas autour d'une bille, l'ajustement est donc plus restrictif.
- **Réglage éclairage** : pas facile d'aller bidouiller derrière le carénage de la Cagiva. La Honda offre un accès plus aisé, deux écrous à ailettes positionnent chacune des deux optiques.
- **Béquillage** : plus délicate à atteindre sur l'Elefant, la béquille ne tombe pas sous le talon, son inclinaison n'apparaît pas toujours suffisante.
- **Bagages** : avec sa large selle, et un porte-bagages à l'avenant, la Honda est naturellement prédisposée. Ce n'est pas le cas de l'Elefant où la pochette qui abrite la trousse à outils (un modèle du genre) prend place sur le porte-paquets.
- **Duo** : pas de malaise pour les invités à bord, avec plus de place sur l'Africa Twin qui se révèle être plus confortable.
- **Réglages suspensions** : ajustement pneumatique sur les deux fourches au sommet des tubes. Le combiné de la Cagiva a la chance d'être équipé d'une molette de pré-tarage mécanique sur le côté gauche. L'hydraulique de la détente est accessible sous le corps de l'amortisseur. L'élément de la Honda permet un réglage de la détente à partir de la bonbonne séparée. La pré-contrainte mécanique n'offre pas la même facilité faute de place.
- **Tableau de bord** : « de Boeing » sur la Honda, clair, bien foutu, avec un luxe d'infos, manque tout de même une montre. Moins lisible sur la Cagiva, un thermomètre d'huile aurait sans doute sa place.



## Les équipements

	Honda	Cagiva
Montre		
Jauge à essence		
Indicateur de t° d'eau	•	
Voyant de réserve	•	
Antivol au contacteur	•	•
Starter au guidon	•	•
Remise à zéro du journalier par bouton poussoir	•	
Stop clignotant automatique		
Porte-bagages	•	•
Passage réserve par inverseur		
Robinet essence direct		
Molette manuelle éclairage	•	
Protège mains	•	•
Clignotants intégrés		
Radiateur d'huile		•
Arceau maintien passager		
Crochets arrimage		
Excentrique de tension chaîne	•	
Fenêtre de contrôle huile		•
Selle fermant à clef		
Bouchon réservoir à clef	•	
Anti-plongée réglable		
Hydraulique de fourche réglable		
Pré-contrainte de fourche réglable par système à vis □ ou air ○	○	○
Mono-amortisseur réglable en hydraulique	•	•
Pré-tarage amortisseur par pression ○, bagues filetés □ ou molette ∅	□	∅
Capot de selle		
Double optique	•	•
Ampoule de feu AR double		
Pneus Tubeless	•	•

## Les bons points

	Honda	Cagiva
Vitesse maxi	***	***
Accélérations	***	****
Reprises	***	****
Consommation	***	****
Agrément moteur	***	*****
Transmissions	****	**
Maniabilité	*****	****
Tenue de route	****	****
Freinage	****	**
Suspensions	****	***
Protection	***	***
Aspects pratiques	***	**
Équipement	****	***
Prix	***	**
Esthétique	****	***
<b>Bilan</b>	<b>53</b>	<b>48</b>

## Fiche technique

	Cagiva Elefant 750	Africa Twin
<b>Moteurs</b>		
Type	Bicylindre en V à 90° refroidi par air	Bicylindre en V à 52°, refroidi par eau
Distribution	SOHC, 2 soupapes par cylindre, commande desmodromique entraîné par courroie crantée	SOHC, 3 soupapes par cylindre, entraîné par chaîne
Alimentation	2 carbus Bing ∅ 32 mm	2 carbus à dépression ∅ 34 mm
Cylindrée (cm³)	748	647
Alésage/course (mm)	88 × 61,5	79 × 66
Rapport volumétrique	9,3 : 1	9,4 : 1
Puissance (ch/tr/mn)	68 à 7 500	57 à 8 000
Couple maxi (mkg/tr/mn)	6,2 à 5 500	6,2 à 6 000
Régime maxi (tr/mn)	9 000	9 000
Vitesse linéaire du piston (m/s-tr/mn)	15,3	17,6
<b>Transmissions</b>		
Embrayage	multidisque à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique
Nombre de rapports	5	5
Pourcentage	30,3/50,3/69,8/86,6/100	34,9/51,4/66,7/82,4/100
Trans. secondaire	par chaîne (14 × 46)	par chaîne (16 × 49) ; rapport 3,062
<b>Partie cycles</b>		
Cadre	double berceau en acier, poutre dorsale, boucle AR et berceau démontable	simple berceau à double épine dorsale en acier
Carrosserie	tête de fourche	tête de fourche, panneaux latéraux démontables
Suspensions	AV : fourche télehydraulique, ∅ 42 mm, assistance pneumatique, débattement 210 mm AR : bras oscillant acier, mono amortisseur type Soft Damp, amortisseur Ohlins ou White Pown réglable en détente et précharge (hydraulique), débattement 195 mm	AV : fourche télehydraulique, ∅ 43 mm, assistance pneumatique, débattement 230 mm AR : bras oscillant alu, mono amortisseur type Pro-Link, ressort réglable en précharge et détente (hydraulique), débattement 210 mm
Freins	AV : simple disque flottant, ∅ 260 mm, étrier 4 pistons jumelés AR : simple disque, ∅ 240 mm, étrier 2 pistons jumelés	AV : simple disque, étrier double piston superposé, ∅ 296 mm AR : simple disque, étrier simple piston, ∅ 240 mm
<b>Roues</b>		
Type de pneus	Metzeler Enduro ou Pirelli 50 Tubeless	Metzeler Enduro 3 Sahara Tubeless
Section	AV : 90 × 90 AR : 130 × 80	AV : 90 × 90-54 S AR : 130 × 90-68 S
Jantes	Akront rayonnées en aluminium	en aluminium anodisé
AV (pouces)	1,85-21	1,85-21
AR (pouces)	2,75-17	2,75-17
<b>Géométrie</b>		
Chasse (mm)	114/28°30	110/28°
Empattement (mm)	1 520	1 550
Haut. de selle (mm)	905	890
Garde au sol (mm)	240	255
Répartition AV/AR	NC	93/100
<b>Poids et capacités</b>		
A sec usine (kg)	190	193
Avec pleins vérifié (kg)	non effectué	221
Essence (l)	19 dont 4 de réserve	25
Huile (l)	3,3	NC