I'm not a robot

Nouveauté aprilia 2025

Toutes réserves nécessaires puisque l’année ne fait que commencer, nous pouvons tout de même déjà observer les ventes des vraies nouveautés motos de 2025. Séduisent elles ? Pas tant que ça ? Les best sellers perdurent ? Nous faisons le point. Nous venons de publier les statistiques du marché à l’issue du mois d’avril, soit le premier quadrimestre et qui représente toujours une période importante pour le marché moto. Si, à la fin du mois d’avril, un constructeur est en retard sur ces objectifs, il y a peu de chance de le rattraper – c’est souvent les propos qui nous sont rapportés. Nous vous invitons à parcourir notre article sur la marché du début de l’année à fin avril. En parallèle, nous avons aussi observé les ventes des nouveaux modèles, pour les nouveautés les plus significatives de ce millésime 2025. Ces nouveautés motos 2025 séduisent elles ? Nous gardons une certaine modération puisque l’année n’est pas terminée, loin de là et que, pour certaines, les livraisons du printemps sont encore en cours… Nouveautés motos 2025 : des succès en devenir ? L’Aprilia RS 457 réalise un bon démarrage avec 201 unités entre janvier et fin avril 2025. C’est une sportive homologuée A2 qui illustre le savoir faire d’Aprilia mais en moyenne cylindrée. Elle vient épauler une RS 660 assez populaire, mais qui baisse en ventes sur le début de l’année (288 ventes et -16,3 % par rapport à la même période de l’an dernier). Chez BMW, les ventes des GS 1300 sont naturellement cruciales, ces motos constituant la clé de voute de la stratégie commerciale de la marque allemande. La R1300GS Adventure est arrivée tardivement en 2024, c’est une nouveauté 2025. Elle atteint 1 052 immatriculations entre janvier et avril – contre 1 088 R1300GS sur le début de l’année. Si la « grosse » GS a essuyé de nombreuses critiques à sa sortie en raison de son look, elle affiche une belle santé commerciale. En revanche, même si elle récente et que BMW a profondément revu sa philosophie, la F900GS reste vraiment en retrait (104 unités) et finalement les amateurs de GS n’ont d’yeux que pour la grosse GS à moteur à plat, fabriquée en Allemagne. En parallèle, la chère BMW M1000XR (nouveauté mi 2024) récolte tout de même 197 ventes depuis le début de l’année, pas mal ! Benda, en tant que néo constructeur, parvient à tirer son épingle du jeu avec 169 immatriculations entre janvier et avril 2025. Chez les plus de 125 cm3, la LFC 700 cm3 rafle la mise avec 45 immatriculations. Benelli, sur le premier quadrimestre, a immatriculé 350 motos dont 144 TRK 702, sa meilleure vente. CF Moto, fort de 1680 immatriculations depuis janvier, séduit visiblement avec les 450 (MT à 484 exemplaires, SR à 146 immatriculations) et la 800 MT à 459 exemplaires. Ducati, 1290 unités depuis le début de l’année (en dessous de CF MOTO), conserve l’attrait du public avec les motos très haut de gamme, Multistrada V4 avec 279 immatriculations (et 28 V4 RS), mais aussi la Panigale V4 avec 159 exemplaires et un bon démarrage de la Panigale V2 à 139 unités. Moto Guzzi : 428 unités vendues avec les trails en tête d’affiche, 143 Stelvio et 169 V85 Strada + TT + Travel. Harley-Davidson affiche 845 unités distribuées depuis début janvier et les modèles plébiscités sont la Low Rider avec 150 immatriculations, la Street Glide (112) ou la Street Bob (86). Honda, actuel leader du marché avec 13 227 unités à fin avril voit plusieurs succès à son actif : 430 Honda CB1000 Hornet, mais la standard (210) séduit presque autant que la SP (220), La Hornet 500 reste solide en début d’année avec 576 unités (ce qui intègre les motos écoles) ; La Hornet 750 2025 plait visiblement plus que la devancière avec 855 immatriculations et encore 384 unités de l’ancienne 2024 en fin de stock – Honda est bien en place sur le segment roadster. Chez les plus de 125 cm3, n’oublions pas la Africa Twin 1100 avec 588 pièces, la nouvelle GB350S avec 113 unités, un bon démarrage mais la moto est déjà en délais allongé. Les scooters et maxi scooters sont toujours là : 973 X-ADV 750, un vrai carton, mais gare à sa sécurité, c’est l’un des 2 roues les plus volés de France. Husqvarna, le suédois-autrichien n’est pas à la fête car il fait partie du groupe KTM. 295 unités et la nouvelle Norden 901 récolte encore 68 immatriculations. Indian. En repli aussi depuis le début de l’année. La nouvelle génération Scout Bobber a convaincu 64 clients, mais la Scout Sport fait mieux avec 83 unités à fin avril. KTM, toujours dans la difficulté pour la livraison des motos, mais qui a du stock, a écoulé 1 296 unités, en repli évidemment. Les succès ? 1390 Super Duke avec 131 unités et la 790 Duke qui a fait son retour en milieu d’année dernière avec 151 ventes entre janvier et avril 2025, grâce aux permis A2. Kawasaki reste solide malgré un début d’année en recul, mais le constructeur va tenir bon. 5 145 unités déjà à fin avril. Parmi les dernières nouveautés, citons la Ninja 1100 SX avec 289 immatriculations à fin avril. La Versys 1100, sa cousine, fait encore mieux avec 522 immatriculations. La Z900 plaît toujours, notamment le modèle 2025, avec 1 014 immatriculations (en prenant en compte les stocks de Z900 2024 toujours présentes). La ZX-6R montre qu’une 600 sport a sa place : 397 ventes en 4 mois ! Mash, la nouvelle stratégie avec les modèles Jedi semble être dure à imposer : 8 roadsters FR750 depuis le début de l’année. QJ Motor, la nouvelle marque chinoise distribuée par la Sima poursuit son implantation et son développement. Ce dernier devrait nettement s’accélérer cette année. 42 sportives SRK 800 RR depuis le début de l’année, elle battra sans problème son résultat de 2024 et déjà 24 immatriculations de la SRK 600 RS toute nouvelle. Le trail SRT 600 SX Touring va largement dépasser ces modèles cette année, on en reparle à l’issue de l’été. Royal Enfield réalise 1 016immatriculations entre janvier et fin avril et ce sont les 450 Himalayan qui réalisent les meilleures ventes avec 344 unités, mais derrière les 650 twins Interceptor à hauteur de 595 unités au cumul des GT et Interceptor. Suzuki : La nouvelle GSX-S 1000 2025 enregistre 145 immatriculations en comptant les fins de stock de la version 2024. Et si Suzuki connait un début d’année difficile avec 1 578 unités, le constructeur montre une belle gamme, en manque de dynamisme en ce début d’année versus l’an passé à la même période. La GSX-8R, parmi les dernières nouveautés a séduit 172 clients depuis le début de 2025 et le roadster 8S, lui, 204 amateurs et c’est bien loin de ce que ce modèle mérite. Triumph : 3 536 immatriculations. La vraie nouveauté fraiche de Triumph reste la nouvelle Tiger 800 Sport qui réalise un bon démarrage avec 279 immatriculations et cette tendance devrait encore s’améliorer. Les petites 400 cm3, nouveautés 2024 arrivées en cours d’année, sont toujours en vogue : 187 Scrambler 400 X et 209 Speed 400. Voge : avec 817 immatriculations depuis le début de l’année, Voge pourrait faire une bonne année 2025 si les motos arrivent. Le nouveau trail DSX 900, cousin proche de la BMW F900GS, réalise 243 immatriculations. C’est la meilleure vente gros cube de la marque et c’est pourtant la plus chère. Yamaha : avec 8 462 immatriculations, Yamaha affiche un repli, certes, mais par rapport à une année 2024 exceptionnelle rappelons le. Parmi les nouveautés, la nouvelle MT-07 semble bien débuter, 1 014 unités, mais cela intègre les MT-07 2024 sur stock. Le TMAX fait toujours partie des best sellers de Yamaha : 1 012 unités. Et d’ailleurs, Yamaha se repose beaucoup sur les ventes globales de ses scooters (NMAX, XMAX, etc) pour s’assurer de bons volumes. Zontes : la grosse nouveauté, c’est tout simplement la Zontes de plus de 500 cm3, à savoir le trail ZT703F à moteur trois cylindres avec 72 ventes, mais la moto est arrivée tard au sein du 1er quadrimestre. En savoir plus sur Aprilia Du neuf de partout chez Aprilia en 2025. Un nouveau roadster 457 Tuono vient s’ajouter à la gamme (étroitement dérivé de la sportive RS 457). Un nouvelle version Tuareg Rally enrichit le coin off-road, tandis que la version standard est très légèrement revue. Les 1100 Tuono gagnent en agressivité et en watts avec un reflit surtout faciale et un moteur plus gros. Evolution du design également pour les 1100 RSV4, avec quelques chevaux en plus, de nouveaux freins et une nouvelle électronique. Du remodelage aussi pour les 660, avec l’arrivée de suspensions Öhlins pour les versions haut de gamme, 5 ch de plus pour tout le monde et de l'électronique remodelée ; la sportive RS aérodynamise son visage. Les 125 SX et RX sont retouchés. Les RS et Tuono 125 gagnent un contrôle de traction.La Tuono 660 standard quitte le catalogue. Comparer les tarifs d'assurance pour une Aprilia ©Motoplanete.com 2025 Pour 2025, les principales nouveautés de la gamme Aprilia sont les suivantes. Nouveauté 1 : APRILIA TUONO 660 FACTORY La Tuono 660 Factory présente de nouveaux équipements qui confirment sa filiation avec la Tuono V4 Factory, à laquelle elle emprunte ses valeurs d’élégance et de performances de pointe. Comme toutes les Aprilia Factory, la Tuono 660 Factory est équipée de suspensions Öhlins et de dispositifs électroniques qui incluent désormais le « Launch Control ». 181 kg pour 105 ch : un rapport poids/puissance encore meilleur. Points forts Aprilia Tuono 660 Factory Moteur plus puissant de 105 ch Euro 5+ Rapport poids/puissance encore amélioré Nouveaux dispositifs électroniques actifs plus évolués Suspensions Öhlins. Nouveautés 2 : APRILIA TUONO V4 ET TUONO V4 FACTORY Les Tuono v4 et Tuono V4 Factory ont été entièrement revisitées par son design avec nouvelles ailettes intégrées et l’amélioration des performances de l’inimitable V4 avec désormais 180 ch. Le système de gestion électronique prédictive fait son apparition pour optimiser la performance et la sécurité. La nouvelle Superbike est disponible en deux versions, avec son guidon haut - imbattable en sport Touring et sur circuit - dans une configuration qui se démarque vraiment de la concurrence. Points forts Tuono V4 et Tuono V4 Factory Nouveau design avec aérodynamique avancée Nouveaux dispositifs électroniques APRC avec fonction prédictive Moteur V4 de 180 ch Nouvelles configurations pour les Tuono V4 et Tuono V4 Factory. Nouveautés 3 : APRILIA RS 660 ET RS 660 FACTORY Cette moto sportive du milieu de gamme Aprilia, véritable référence dans sa catégorie, évolue encore dans sa quête d’excellence : une nouvelle aérodynamique avec des ailettes issues de la compétition, plus de puissance du moteur bicylindre 660 et un dispositif électronique encore plus avancé. La RS 660 Factory arrive, en version haut de gamme dotée d’un équipement premium comprenant un système de suspension Öhlins sophistiqué. Points forts RS 660 RS 660 Factory Aérodynamisme dérivé de la compétition avec des ailettes intégrées Moteur Euro 5+ plus puissant, délivrant 105 ch au vilebrequin. Rapport poids/puissance encore amélioré Nouvelle évolution du dispositif électronique actif avancé Nouvelle version RS 660 Factory dans une configuration haut de gamme. Nouveautés 4 : APRILIA RSV4 ET RSV4 FACTORY Aprilia dévoile la nouvelle RSV4, qui aborde un nouveau design avec de nouvelles ailettes intégrées dérivées du Moto GP. Introduction d’un système de gestion électronique prédictive pour des performances supérieures sur circuit. Avec ses 220 ch, l’Aprilia RSV4 est la Superbike de série homologuée la plus puissante au monde. Points forts RSV4 et RSV4 Factory Nouveau design avec aérodynamique avancée Nouveau système de contrôle électronique APRC avec logique prédictive Moteur V4 de 220 ch Nouveaux équipements pour RSV4 et RSV4 Factory. Nouveauté 5 : APRILIA TUAREG RALLY Du triomphe de la Tuareg à l’Africa Eco Race naît une moto unique, point de référence incontesté parmi les motos conçues pour les pistes les plus exigeantes. Cette moto tout-terrain réunit toute l’expérience d’Aprilia Racing et du champion Jacopo Cerutti, vainqueur du légendaire rallye-raid africain. Une Tuareg spéciale rallye est enfin arrivée, étroitement dérivée de la version de compétition, elle a tout pour satisfaire les pilotes d’enduro les plus exigeants et offrir des performances et un plaisir maximum sur n’importe quel (tout)terrain. La nouvelle version rally rejoint la gamme Tuareg, qui sera dévoilée à l’EICMA, et dont le style et les spécificités techniques ont été retravaillées. Nouveauté 6 : APRILIA TUONO 457 Le Roadster ultime arrive sur la plateforme 457. Dédiée aux jeunes motards du monde entier, elle est 100% Tuono : des performances qualitatives, des caractéristiques de haut niveau et une conduite accessible. La nouvelle Tuono 457 affiche le meilleur rapport poids/puissance de sa catégorie : facile à manier elle promet un plaisir de conduite à l’état pur. Elle se présente comme la nouvelle référence en termes de style et de technologie : moteur bicylindre, cadre en aluminium et système de gestion électronique comprenant le ride-by wire, l’antipatinage et trois modes de conduite. Nouveautés 7 : APRILIA SX ET RX 125 Propulsées par le moteur Euro 5+ haute performance et conçues pour les jeunes pilotes sportifs et exigeants, les Supermotards SX et Enduro RX adoptent un nouveau style très distinctif. Ces motos compactes ont été dotées d’équipements encore plus performants : un nouveau tableau de bord numérique en couleur, un éclairage Led et une gamme d’accessoires élargie. Nouveautés 8 : APRILIA RS 125 ET TUONO 125 Aprilia revoit sa gamme sportive 125 et propose un tout nouvel équipement pour les RS 125 et Tuono 125. Les seules motos sportives 1/8 de litre fabriquées en Italie avec un châssis en aluminium et désormais le contrôle de traction. Moteurs Euro 5+ avec des performances de haut niveau et de nouvelles variantes de couleurs. Points forts : RS 125 et Tuono 125 Nouvel équipement de sécurité avec Contrôle de Traction et ABS Moteur Euro 5+ avec des performances de haut niveau. Aprilia a revu sa gamme 125 pour 2025 avec des moteurs Euro5+ et un équipement enrichi. Les jeunes sont toujours la cible. En même temps que les nouvelles RSV4, Tuono V4, RS660 et Tuono 457, Aprilia avait amené ses petites 125cc sur son stand lors du dernier salon EICMA. Des petites sportives fabriquées en Italie qui font perdurer l’esprit racing de la marque pour les jeunes et présentent quelques nouveautés pour 2025. La marque de Noale a en effet profité du passage obligatoire à Euro5+ pour proposer une nouvelle identité sur sa sportive 125cc RS ainsi que sa version décarénée Tuono avec une partie avant au design repensé. Deux motos qui disposent d’un éclairage entièrement à LED avec clignotants intégrés aux phares, ainsi qu’un tableau de bord LCD relativement riche en informations et qui peut être connecté au smartphone en Bluetooth. Les nouvelles 125cc italiennes adoptent par ailleurs un contrôle de traction désactivable ainsi qu’un nouvel ABS Bosch à deux canaux. Pour le reste, on retrouve le monocylindre de 15 chevaux ainsi qu’un cadre en aluminium réalisé à partir de longerons moulés sous pression avec nervures de renfort croisées. Le freinage fait confiance à un étrier radial et un disque de 300 mm tandis que l’équipement comprend un joli réservoir de 14,5 litres, un espace de rangement sous la selle plus spacieux qu’auparavant ainsi qu’un port USB et un quickshifter en option. L’Aprilia RS 125 est proposée à 5 499 € tandis que la Tuono 125 s’affiche à 5 099 €. Ainsi, ces machines historiques de courses voient leur performances améliorées encore en 2025. La version à venir sera un travail portant notamment sur l'aérodynamique, fonction et style travaillant ensemble. La carrosserie de la nouvelle RSV4 a été entièrement redessinée avec deux objectifs principaux : améliorer la protection du pilote et réduire la traînée. Sous la bulle, le carénage est donc séparé en deux plans. De quoi augmenter la force d'appui, la précision en virage et la stabilité à haute vitesse. Le MotoGP et sa puissance mais sur sa moto à la maison. De nouveaux panneaux latéraux se glissent sur une partie arrière remodelée, avec un feu plus léger et minimaliste. Ces changements se traduisent en chiffres. Le coefficient de traînée chute de 6%. La tendance au cabrage diminue également de 8% par rapport à la RSV4 précédente.L'électronique vous guetteToujours pour améliorer les performances, Aprilia passe à l'électronique prédictive. Un nouveau chapitre dans l'histoire de la marque. Un algorithme suit des paramètres du véhicule en temps réel, pour s'adapter et anticiper la manière dont l'électronique interviendra. Les deux modèles sont aussi équipés d'une centrale inertielle à six axes et d'un accélérateur électronique.Il y a également trois niveaux de pilotage qui gèrent trois niveaux d'ABS et l'Aprilia performance ride control (APRC) et donc les systèmes électroniques des machines. Le duo retrouve certains systèmes de série, que voici :Aprilia traction control (ATC) - contrôle de traction, ajustable sur huit niveaux sans fermer l'accélérateurAprilia wheelie control (AWC) - contrôle de cabrage, ajustable sur trois niveaux, avec des fonctions adaptatives analysant le niveau du piloteAprilia engine map (AEM) - 3 maps moteur différentesAprilia engine brake (AEB) - ajustement du frein moteur, sur trois niveaux, avec un algorithme spécifique ajustant son niveau en prenant en compte l'angle d'inclinaison de la motoAprilia Quick Shift (AQS) - shifter à la montée et à la descente des rapports, sans fermer l'accélérateur même à la descente des rapportsEn revanche, d'autres systèmes électroniques sont, eux, en option sur la RSV4 de base. Ils seront de série sur la version Factory et sa suspension Öhline Smart EC 2.0 semi-active. Il s'agit de deux packs : le pack piste et le pack confort. Voici ces derniers :Pack piste (de série sur la RSV4 Factory)Race Dashboard - une configuration d'écran dédiée à la piste.Aprilia Launch Control (ALC) - contrôle du départ, réglable sur 3 niveaux.Aprilia Pit Limiter (APL) - système limitant la vitesse maximale dans les stands ou facilitant le respect des limitations de vitesse sur les routes.Aprilia Slide Control (ASC) - une nouveauté, permettant de contrôler la glisse de la roue arrière. Fonctionne en duo avec le contrôle de traction. Il est aussi doté de fonctions prédictives.Pack confort (de série sur la RSV4 Factory)Phares directionnels - feux additionnels éclairant dans le sens du virage pour augmenter la visibilitéAprilia Cruise Control - régulateur de vitesse d'Aprilia, pour maintenir une vitesse demandéePack suspension (seulement accessible sur la RSV4 Factory et nécessitant un module GPS)Suspension active virage-par-virage - un système changeant automatiquement les réglages de la suspension Öhlins Semi-Active Smart EC 2.0. Ceci en accord avec les réglages décidés par le pilote avant d'aller sur la piste.Encore plus de puissanceToutes ces nouveautés pourront être contrôlées via un écran TFT de 5 pouces. Et elles seront bien nécessaires, quand l'on sait que le moteur de la RSV4 est encore plus puissant. Malgré la norme Euro 5+, il délivre tout de même 220 chevaux à 13 100 tours/minute, pour un couple maximal de 125 Nm à 10 800 tours/minute. Ceci via l'usage de corps de papillons plus larges, de 52 mm.Quant aux livrées, la RSV4 de base est disponible en Poison Yellow et en Stingray Blue. Du côté de la Factory, cette dernière est seulement dispo en Black Kraken, pour la rendre instantanément reconnaissable. Le tout est complété par une grande quantité d'accessoires pour personnaliser ces machines.Rejoignez Auto-Moto sur WhatsApp pour ne rien manquer de l'actualité auto et 2-roues !À lire aussi sur Auto-Moto.com : L'électronique joue un grand rôle sur ces machinesCredit Photo - Aprilia Toujours pour améliorer les performances, Aprilia passe à l'électronique prédictive. Un nouveau chapitre dans l'histoire de la marque. Un algorithme suit des paramètres du véhicule en temps réel, pour s'adapter et anticiper la manière dont l'électronique interviendra. Les deux modèles sont aussi équipés d'une centrale inertielle à six axes et d'un accélérateur électronique.Il y a également trois niveaux de pilotage qui gèrent trois niveaux d'ABS et l'Aprilia performance ride control (APRC) et donc les systèmes électroniques des machines. Le duo retrouve certains systèmes de série, que voici :Aprilia traction control (ATC) - contrôle de traction, ajustable sur huit niveaux sans fermer l'accélérateurAprilia wheelie control (AWC) - contrôle de cabrage, ajustable sur trois niveaux, avec des fonctions adaptatives analysant le niveau du piloteAprilia engine map (AEM) - 3 maps moteur différentesAprilia engine brake (AEB) - ajustement du frein moteur, sur trois niveaux, avec un algorithme spécifique ajustant son niveau en prenant en compte l'angle d'inclinaison de la motoAprilia Quick Shift (AQS) - shifter à la montée et à la descente des rapports, sans fermer l'accélérateur même à la descente des rapportsEn revanche, d'autres systèmes électroniques sont, eux, en option sur la RSV4 de base. Ils seront de série sur la version Factory et sa suspension Öhline Smart EC 2.0 semi-active. Il s'agit de deux packs : le pack piste et le pack confort. Voici ces derniers :Pack piste (de série sur la RSV4 Factory)Race Dashboard - une configuration d'écran dédiée à la piste.Aprilia Launch Control (ALC) - contrôle du départ, réglable sur 3 niveaux.Aprilia Pit Limiter (APL) - système limitant la vitesse maximale dans les stands ou facilitant le respect des limitations de vitesse sur les routes.Aprilia Slide Control (ASC) - une nouveauté, permettant de contrôler la glisse de la roue arrière. Fonctionne en duo avec le contrôle de traction. Il est aussi doté de fonctions prédictives.Pack confort (de série sur la RSV4 Factory)Phares directionnels - feux additionnels éclairant dans le sens du virage pour augmenter la visibilitéAprilia Cruise Control - régulateur de vitesse d'Aprilia, pour maintenir une vitesse demandéePack suspension (seulement accessible sur la RSV4 Factory et nécessitant un module GPS)Suspension active virage-par-virage - un système changeant automatiquement les réglages de la suspension Öhlins Semi-Active Smart EC 2.0. Ceci en accord avec les réglages décidés par le pilote avant d'aller sur la piste. Encore plus de puissance 220 chevaux pour l'Aprilia RSV4 2025, c'est pas malCredit Photo - Aprilia Toutes ces nouveautés pourront être contrôlées via un écran TFT de 5 pouces. Et elles seront bien nécessaires, quand l'on sait que le moteur de la RSV4 est encore plus puissant. Malgré la norme Euro 5+, il délivre tout de même 220 chevaux à 13 100 tours/minute, pour un couple maximal de 125 Nm à 10 800 tours/minute. Ceci via l'usage de corps de papillons plus larges, de 52 mm.Quant aux livrées, la RSV4 de base est disponible en Poison Yellow et en Stingray Blue. Du côté de la Factory, cette dernière est seulement dispo en Black Kraken, pour la rendre instantanément reconnaissable. Le tout est complété par une grande quantité d'accessoires pour personnaliser ces machines.Rejoignez Auto-Moto sur WhatsApp pour ne rien manquer de l'actualité auto et 2-roues !À lire aussi sur Auto-Moto.com : Podcasts à la une MEN LIFE Vous vous êtes toujours demandé ce que les pilotes de cours ressentent au guidon de leurs machines ? Aprilia est là pour vous. La firme de Noale dévoile, au salon EICMA de Milan, ses RSV4 et RSV4 Factory 2025. Des machines aux performances explosives. Nouveautés 2025 Les modèles Aprilia V4, à savoir la RSV4, la RSV4 Factory, la Tuono V4 et la Tuono V4 Factory, reçoivent toute une série d’améliorations techniques pour 2025, tout en se conformant aux nouvelles normes anti-pollution et anti-bruit européennes Euro 5+, qui entrent en vigueur au premier janvier 2025. Le groupe italien Piaggio, propriétaire de la marque Aprilia, a communiqué ces changements en ouverture du salon international de la moto EICMA 2024 à Milan. La Tuono V4, dans sa version de base et dans sa version plus sportive Factory (avec les suspensions semi-actives pilotées électroniquement, lire notre essai sur route), est toujours une véritable sportive à qui l’on a enlevé la majeure partie de ses carénages et à qui l’on a mis un guidon droit d’une seule pièce en remplacement des demi-guidons de la Superbike. L’Aprilia Tuono V4 Factory 2025, sur le stand du groupe Piaggio au salon international de la moto EICMA 2024, à Milan. On note les nouvelles ailettes aérodynamiques à l’avant. Quant à la Superbike, justement, elle se positionne toujours au sommet de son segment, mais n’est plus éligible dans les différents championnats depuis son passage de 1000 à un peu plus de 1000 cm3. Et cela n’a bien sûr pas changé lorsque la cylindrée a évolué, de 1077 à 1099 cm3. Elle est par contre utilisable et exploitable, au moins partiellement, sur route (lire notre essai sur circuit, et notre autre essai sur route). La cylindrée des modèles Aprilia V4 2025 est identique pour la sportive: 1099 cm3. Il gagne trois chevaux, pour arriver à la valeur record de 220 ch à 13100 tr/min – pour un couple maximum de 125 Nm à 10800 tr/min. Le moteur V4 de l’Aprilia Tuono passe pour le modèle 2025 de 1077 à 1099 cm3. Puissance maximale: 180 chevaux. Pour la naked Tuono V4, le communiqué explique que l’on monte de 1077 à 1099 cm3, et que par conséquent on passe de 175 à 180 chevaux, rejoints à 11800 tr/min. Pour le couple, la Tuono V4 2025 déclare 121 Nm à 9600 tr/min. Les réglages différents du même moteur pour les deux Aprilia V4, le roadster et la sportive, se confirment donc. Le radiateur gagne un nouveau système de ventilation qui dissipe mieux la chaleur et la transmet moins au pilote ou à la pilote. L’aérodynamisme a été revu, et cela se concrétise par l’apparition d’ailettes de stabilisation doubles, qui forment une boucle. Sur la RSV4, cette boucle a la forme d’un rectangle, vu de face, alors que c’est plus triangulaire sur la Tuono V4. L’objectif est le même: augmenter la force s’exerçant vers le bas à haute vitesse, pour mieux « coller » la moto au sol. Ces nouveaux appendices résultent des expériences faites par Aprilia en championnat MotoGP. Ah, et les nouvelles Tuono perdent leur sabot moteur en plastique. Pour faire encore plus moto sans carénage. Le cockpit de la Tuono V4 Factory 2025. Les assistances électroniques, qui étaient déjà nombreuses et variées, gagnent de nouvelles fonctionnalité sur les Aprilia V4 2025. Les contrôle de traction, de cabrage et de slide latéral agissent sur ces nouvelles évolution de manière prédictive, et plus seulement réactive. On rappelle que les modèles Aprilia V4 utilisent une centrale de mesures inertielles sur six axes pour calibrer les interventions de l’anti-patinage, du contrôle de wheelie, du freinage, du nouveau contrôle de slide et, pour les versions Factory, de l’amortissement semi-actif piloté par l’électronique. Jusqu’ici, tout se passait en réaction aux mouvements de la moto. Le côté prédictif de ces nouvelles aides permet d’agir plus rapidement et avec plus d’efficacité et de finesse. Il semble même qu’il soit possible de faire ajouter ces fonctionnalités après coup sur un modèle existant récent. Ce capot de selle passager est standard sur la Tuono V4 Factory, qui peut redevenir biplace par le biais des accessoires optionnels. De série, les Tuono V4 sont équipées d’un accélérateur électronique, de trois modes de pilotage, de trois modes moteur changeant la réponse de la machine à la commande d’accélération, du contrôle de traction paramétrable, d’un ABS de virage ajustable sur trois modes, d’un contrôle de wheelie (cabrage) également ajustable, d’un contrôle de frein moteur paramétrable et d’un quickshifter bidirectionnel. La Tuono V4 Factory reçoit en plus des suspensions semi-actives pilotées électroniquement et le pack Track, qui comprend un module GPS, le nouveau contrôle de slide, un Launch Control (contrôle de départ en course), un limitateur de vitesse pour la voie des stands, et un affichage spécifique pour le circuit, en plus de l’affichage standard (sur écran TFT en couleurs). Le GPS du pack Track permet de configurer l’intervention du contrôle de traction, di contrôle de wheelie et des suspensions semi-actives virage par virage! Il relève aussi les temps au tour, comme sur une vraie moto de course. Il doit travailler en synergie avec le module de connectivité qui relie la moto à un smartphone. La version standard de la Tuono V4 2025. On peut aussi l’avoir en jaune. Les fonctionnalités électroniques sont les mêmes que celles des nouvelles Tuono V4 sur les deux RSV4, la RSV4 Factory étant dotée du track Pack et Race, des suspensions électroniques semiactives, et de la connectivité avec les smartphones. Sur les quatre modèles V4, on peut encore ajouter des phares de virage, un régulateur de vitesse ajustable, et un monitorage électronique de la pression des pneus. Sans oublier différents accessoires de performance ou esthétiques. L’Aprilia RSV4 Factory 2025 sur le stand du groupe Piaggio à l’EICMA 2024. Le paquet aéro des RSV4 2025 est encore plus efficace que celui des nouvelles Tuono V4, ce qui est logique, puisque les sportives ont un carénage intégral et des formes différentes pour les ailettes avant. Selon Aprilia, l’ensemble réduit le coefficient de résistance aérodynamique de 6% en comparaison avec les RSV4 2024. La tendance à lever la roue avant diminue elle aussi, de 8 pourcent. Le team de développement a apporté des changements de détail dans le moteur des deux sportives Aprilia V4, la RSV4 et la RSV4 Factory. Les papillons sont de plus grand diamètre, et le positionnement de l’échappement est différent. Côté interface, les RSV4 arborent pour la première fois une jauge de carburant (déjà présente sur les Tuono V4). La présentation graphique du tableau de bord est revue. Les commandes au guidon sont même rétro-éclairées (même chose sur les nouvelles Tuono V4). On peut encore ajouter une nouvelle conception des éclairages de poupe, qui sont tous concentrés dans les indicateurs de direction sur ces nouvelles Aprilia V4, et le tout est solidaire du porte-plaque minéralogique. Cela présente l’avantage non négligeable de n’avoir à faire qu’une manipulation à l’arrière, au lieu de deux ou plus, pour rendre la moto prête à un usage sur circuit! La nouvelle Tuono V4 de base (qui dispose d’une fourche inversée, d’un amortisseur et d’un amortisseur de direction Sachs réglables en lieu et place des suspensions Öhlins semi-actives de la Factory) sera disponible à partir de mars ou avril en « Shark Gray » (gris) ou « Scorpion Yellow » (jaune). Pour la Tuono V4 Factory, qui arrivera au mieux en avril, ce sera la couleur « Dark Kraken » (noir et rouge, avec une selle bicolore). Les deux RSV4 (standard et Factory) sont prévues à partir du mois de mai. L’Aprilia RSV4 2025 standard est disponible en gris et jaune, ou en bleu et rouge. La RSV4 2025 standard sera disponible en « Poison Yellow » (gris et jaune) ou en « Stingray Blue » (bleu et rouge). Sa grande soeur RSV4 Factory ne proposera que le « Dark Kraken ». Les prix suisses viennent d’être affichés. La Tuono V4 1100 de base est à 16995 francs, la V4 Factory 1100 à 19995 francs, et la variante V4 Factory SE-09 SBK à 20495 francs. La RVS4 1100 de base est elle à 19995 francs, tandis que la RSV4 1100 Factory est à 23995 francs, et la variante SBK à 24495 francs. Pour en savoir plus sur la marque, vous pouvez consulter le site de l’importateur suisse de la marque Aprilia, ou vous adresser à nos partenaires de l’Annuaire suisse des pros de la moto, 100% 2-Roues et MOTOSROCHAT à Genève, No Name Motorcycles à Bevaix (NE), GCO Motors – WTS à Aubonne (VD), et Moto Furia à Lausanne. Source: comm. groupe Piaggio