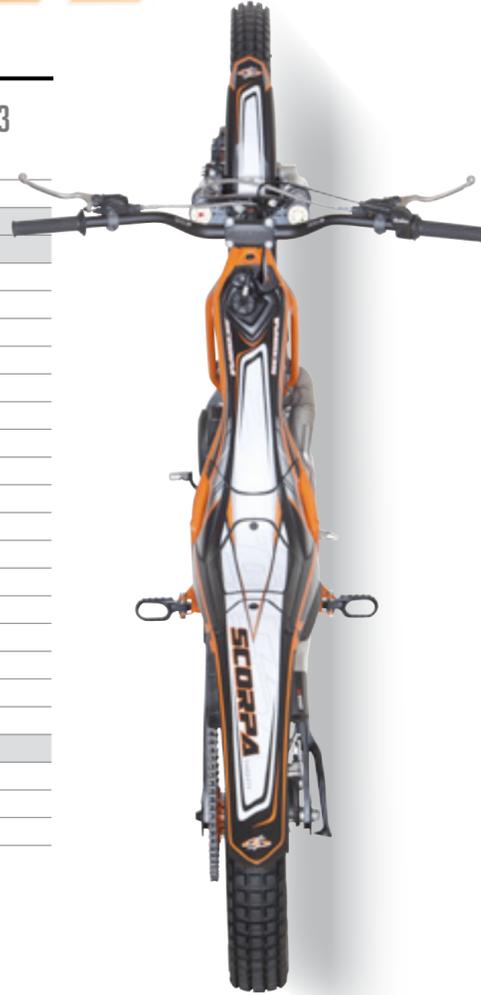


TWENTY**125CM³****250CM³****300CM³**

Moteur	2 temps		
Cylindrée	123.70 cc	249.70 cc	294 cc
Alésage et course	54 x 54 mm	72.80 x 60 mm	79 x 60 mm
Cylindre	Nikasil		
Lubrification	Mélange à 2% d'huile		
Carburant	Essence sans plomb 98 d'octane		
Carburateur	Keihin Ø 28 mm		
Refroidissement	Liquide		
Démarrage	Système à engrenage et kick rétractable		
Echappement	Tubulure inox et silencieux en aluminium		
Transmission	Primaire 5 vitesses séquentielles avec système anti point mort, secondaire par chaîne		
Embrayage	Hydraulique, multidisques en bain d'huile		
Allumage électronique	Hidria		
Chassis	Tubulaire en acier au Chrome-Molybdène		
Réservoir à essence	Capacité Nylon 2.6 L		
Freins	Hydraulique, disques 185 mm à l'avant et 145 mm à l'arrière		
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique Tech Ø 39 mm, course 165 mm		
Suspension arrière	Système progressif à biellettes course 175 mm, amortisseur R16V		
Roue avant	Jante en aluminium Morad 21" graphite et pneu Michelin avec chambre		
Roue arrière	Jante en aluminium Morad 18" graphite et pneu Michelin tubeless		
Poids	67.5 kg	68.5 kg	68.5 kg
Empattement	1322 mm		
Garde au sol	310 mm		
Hauteur de selle	646 mm		



AUTHORIZED DEALER

SCORPIA
WWW.SCORPIA-MOTORCYCLES.COM

Photos non contractuelles. La société SCORPIA se réserve, dans le souci d'améliorer ses prestations, la possibilité de modifier les caractéristiques techniques et les équipements sans préavis.
Photos réalisées © M. Royra - M. Font - www.motorcycles.com.fr

TWENTY 125 CM³ | 250 CM³ | 300 CM³

SCORPIA

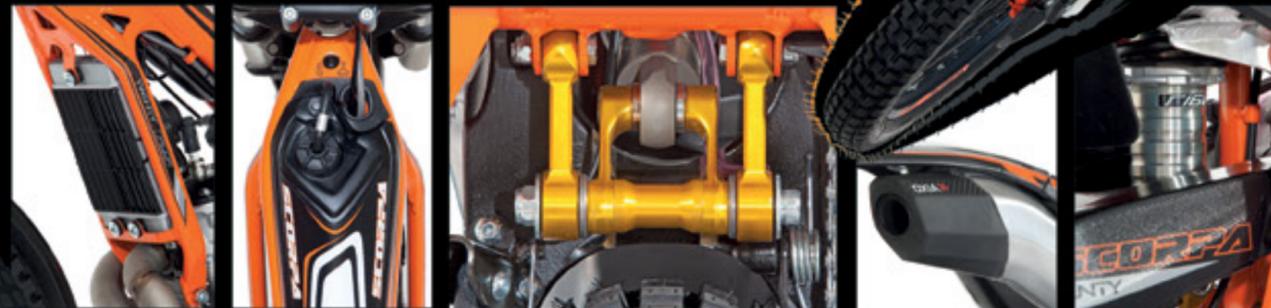
2015

125 CM³

La nouvelle Twenty 125, qui s'inspire de ses aînées, poussera les futurs champions au-delà de leurs limites. Avec son nouveau cadre qui apporte une précision et une stabilité hors norme dû, notamment, à sa rigidité et son réservoir à l'avant. Elle est dotée d'un nouveau bloc moteur 125 course longue, cylindre et ligne d'échappement haute performance. Le tout agrémenté d'une boîte à air et d'un manchon grands volumes, pour un couple et une puissance optimale à tous les régimes. Contrairement à l'ancien modèle SR elle dispose d'un système de suspension à bielette pour une meilleure motricité. Bref, une moto fun au look branché et au comportement compétitif qui en fera à coup sûr la référence du marché.

Le radiateur a été placé à l'intérieur des deux tubes latéraux de la partie avant du cadre pour une protection optimale en cas de chute.

Boîte à air et manchon grand volume qui rend la moto très coupleuse avec beaucoup de force à bas et haut régime.



Placé à l'avant, au profil très étroit mais d'une contenance de 2,6 L il est idéal à la pratique du trial. La cuvette autour du bouchon permet l'évacuation de l'essence en cas de trop-plein.

Système de suspension à bielette pour plus de finesse au roulage ainsi qu'une meilleure absorption des obstacles.

Ligne d'échappement haute performance, douce à bas régime et très performante à haut régime.

250 CM³ | 300 CM³

Les modèles 250 et 300 ont été conçus pour satisfaire un grand nombre de trialistes, du débutant au top pilote. La 250, comme sa petite sœur la 125, arbore toute les nouveautés. Son comportement, d'une facilité déconcertante dans les plus bas régimes, est idéal pour les parties les plus techniques. Du milieu à haut régime le coffre moteur est exceptionnel et sans limite, tout en gardant une grande facilité d'utilisation. A coup sûr la moto idéale du simple débutant au plus aguerri. La 300 plus puissante, permettra aux pilotes confirmés de défier l'impossible. Aussi joueuse que performante, elle sera sans aucun doute la moto pour les fans de sensations extrêmes.

TWENTY

Amortisseur R16V nouveau piston, settings développés par Scorpa. Apporte plus de confort et une meilleure absorption des chocs. Système serrage du ressort double écrous.