

Tous les jours

12 pages
Bol d'Or

MOTO JOURNAL

19 F N° 1389 16 septembre 1999

Contact

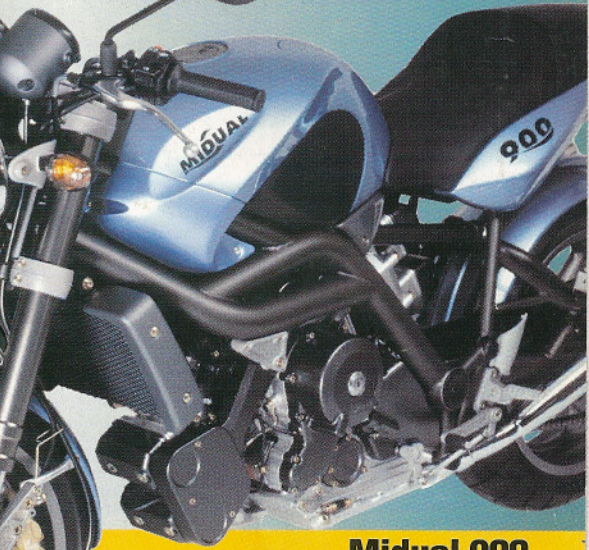


Honda X11



Honda VTR 1000 SP1

Salon



Midual 900

L'autre moto française!



Cagiva Navigator 1000

Kawasaki ZX-9R

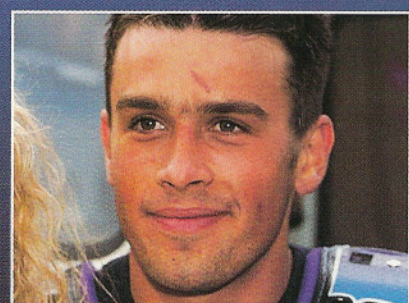
Sport 3 champions français!



**Supersport
Chambon du monde**



**Endurance
D'Orgeix du monde**



**Cross 250
Bolley du monde**

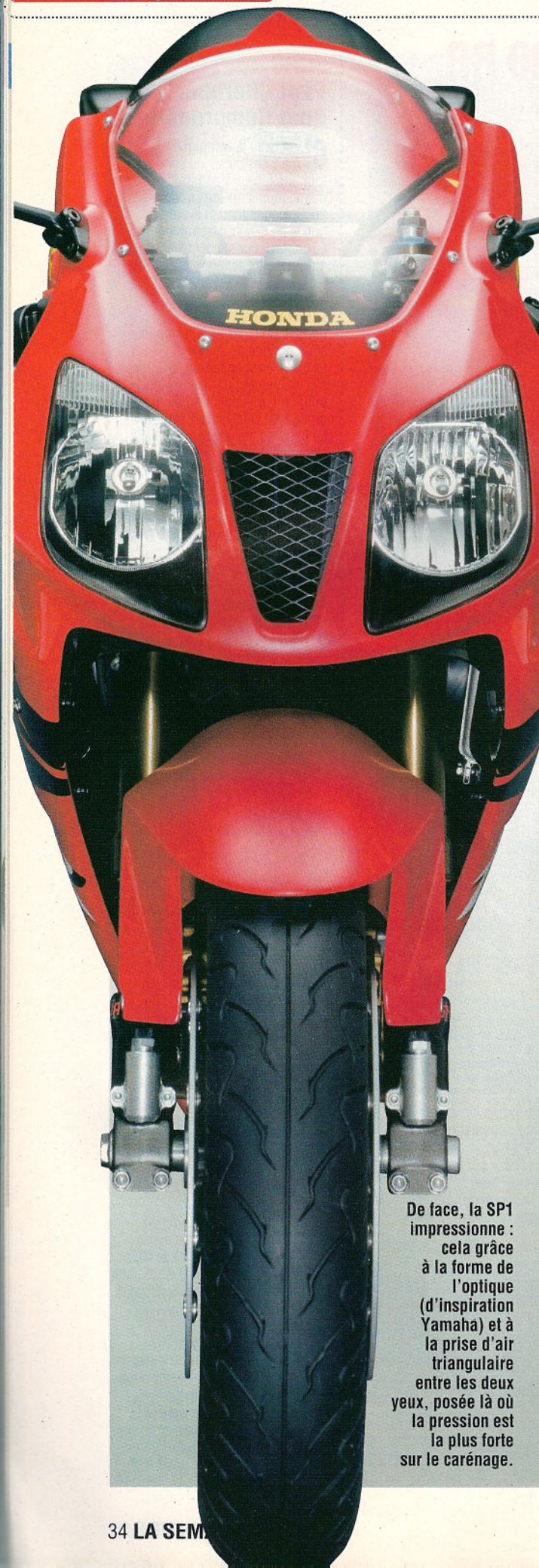


M 2042 - 1389 - 19,00 F

SUISSE 5,80 FS; CANADA 6,50 \$;
BELGIQUE 135 FB; ANTILLES, RÉUNION,
GUYANE 28,50 F; ESPAGNE 550 Ptas.

nouveautés de l'an 2000

LA SEMAINE



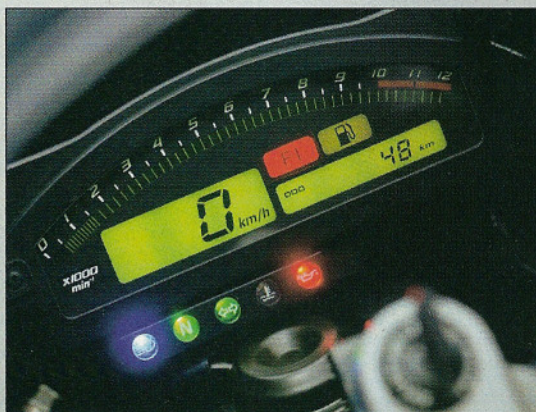
Côté suspensions, la SP1 adopte une fourche inversée de 43 mm réglable en compression et détente. La suspension arrière de type Delta Pro-Link comporte un gros amortisseur (40 mm) équipé

Honda VTR SP1 elle cha s

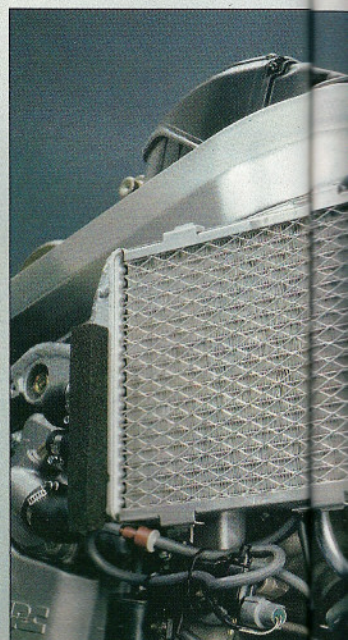
Le discours officiel de Honda concernant la naissance de cette nouveauté, fort attractive, est à peu près le suivant : « La RC 45 V4 est très chère à produire et donc

difficilement accessible aux pilotes privés et a fortiori aux amateurs de sportives extrêmes dans sa version homologuée route. Avec la VTR SP1, Honda propose une moto de course pour

De face, la SP1 impressionne : cela grâce à la forme de l'optique (d'inspiration Yamaha) et à la prise d'air triangulaire entre les deux yeux, posée là où la pression est la plus forte sur le carénage.



Stars War Le tableau de bord entièrement électronique et digital ne pèse que 360 g. L'aiguille du compte-tours est remplacée par un curseur digital très lisible.

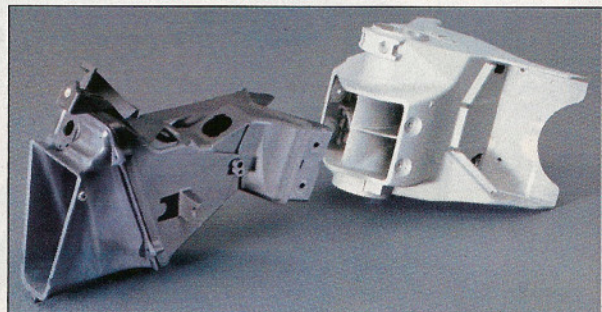
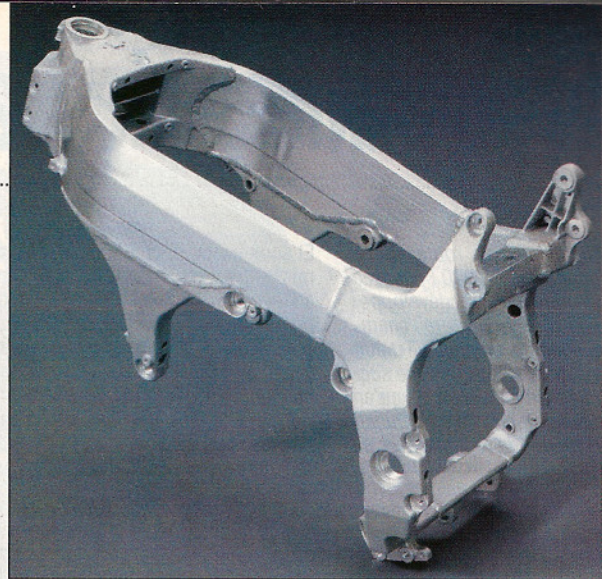


Usine à gaz Comme sur la Fire storm leur volume est accru de 20% et de 125%.

une
ble
sus-
elta
gros
quipé

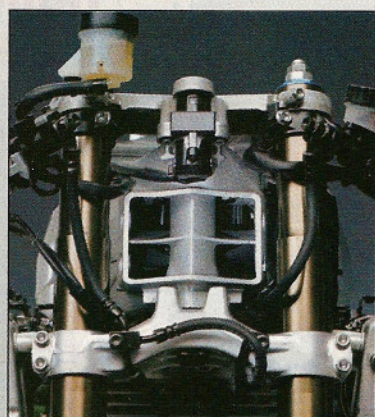
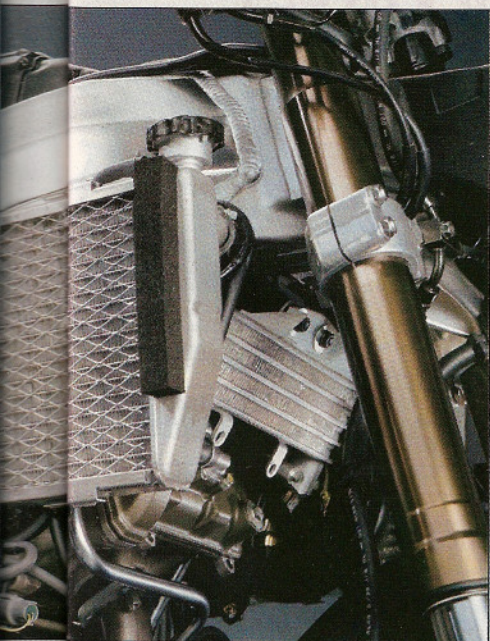
d'une bonbonne séparée. Il est, comme la fourche, réglable dans tous les sens. Le bras oscillant type Yagura est un assemblage de pièces de fonderie d'aluminium et de bras extrudés. Les jantes en fonderie d'alu sont à 6

branches à profil en U. Les entretoises de fixation des étriers de freins avant sont facilement interchangeables pour pouvoir monter d'autres freins que ceux d'origine, qui sont des Nissin 4 pistons.



Orfèvrerie La cadre de la SP1 n'a strictement rien à voir avec celui de la VTR. Les deux gros longerons en alu extrudé se prolongent vers l'arrière par une platine en fonderie qui reçoit l'ancrage supérieur de l'amortisseur et, dans sa partie inférieure, l'axe du bras oscillant. Celui-ci, pour une question de rigidité, traverse donc la platine et le carter moteur. Sur la VTR 1000, l'axe du bras oscillant est seulement fixé sur le moteur. Par rapport à la VTR, la SP1 a un empattement réduit de 21 mm.

La classe la Ducati 996



Prise directe La prise d'air (forcé) relie directement le nez du carénage à la boîte à air par une conduite aménagée autour de la colonne de direction. On distingue, au travers du cadre, le système d'injection. Deux pièces forment le conduit : une en alu boulonnée sur le cadre et qui sert de fixation au nez de carénage, et une autre en plastique qui intègre un volet commandé par un moteur électrique et qui, automatiquement, s'ouvre plus ou moins en fonction de la vitesse.



Le moteur est nouveau à 90%, plus super-carré que le VTR pour favoriser les prises de régime, avec des pistons plus comprimés, des chemises en alliage d'aluminium et de céramique pour réduire les frictions et, comme sur la RC 45, un système de distribution par cascade de pignons. L'embellage, tout nouveau, adopte un système de lubrification inédit avec passage d'huile à travers la queue de vilebrequin. Les paliers sont graissés via des passages dans le maneton. L'huile est ainsi centrifugée au niveau des roulements et des têtes de bielles. Ce système de graissage optimum ne réclame pas une forte pression, d'où une pompe à huile plus légère et de taille réduite. Gain de poids également (8 g par pièce) sur les coupelles de soupapes en alu injecté et par la monte de pièces magnésium pour les cache-ACT et carters extérieurs. La boîte de vitesses à l'étagement course a un crabotage redessiné (en forme en queue d'aronde) pour une sélection plus rapide et plus précise. La SP1 est équipée d'une alimentation par injection électronique dont les buses de 54 mm de diamètre supportent deux injecteurs. Chaque injecteur pulvérise 4 jets dans le conduit d'admission.

la Firestorm, les radiateurs sont latéraux, mais leur capacité de refroidissement augmentée

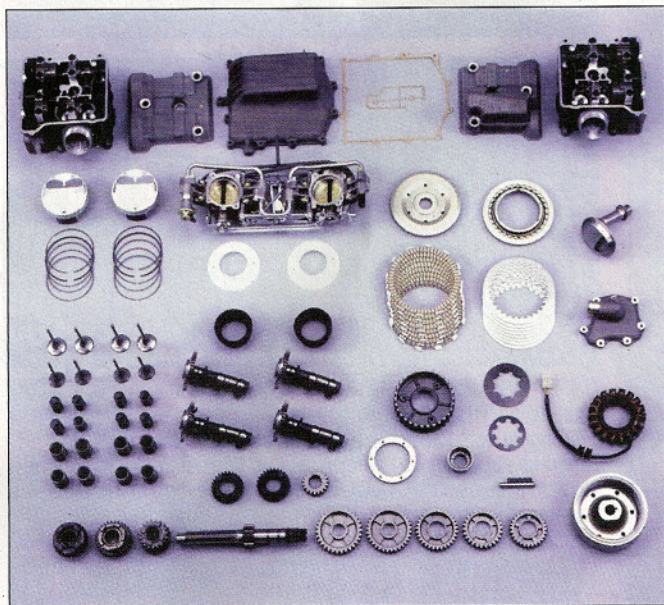
nouveautés de l'an 2000

LA SEMAINE

► rouler sur la route (pour moins de 100 000 F) et avec le potentiel de développement d'une future championne du monde. » Traduisez par : « agacé par le succès tant commercial qu'en compétition de la Ducati 996, Honda réplique avec sa VTR SP1. »

Et pour en arriver là, Honda a mis le paquet. On a même appelé le HRC (département compétition) à la rescousse pour concocter une moto toute nouvelle et qui, sauf l'ouverture du V à 90°, n'a rien à voir avec la VTR 1000 Firestorm. Il est vrai que le but est de s'imposer en Su-

perbike et en Endurance dès l'année prochaine ! Il est peu probable que la VTR SP1 d'usine s'aligne en compétition (tant en SBK qu'en Endurance) dès le début de saison, mais les derniers essais réalisés à Suzuka donnent un avantage d'1,4 seconde au tour à la SP1 sur la RC45.



Booster

D'origine, la SP1 développe 138 ch en version libre (100 ch pour la France). Un kit moteur compétitif sera proposé pour faire passer la puissance à 165 ch, alors que la version usine revendique plus de 180 ch. Il existe aussi un kit partie-cycle. La SP1 de base coûtera dans les 95 000 F, mais on ne connaît pas encore les prix des kits.



Taille fine La SP1 est, comme la 996, une moto de course qui peut rouler sur la route. Dans le dossier, il y a même un emplacement pour un antivol en U et des points d'arrimage pour des bagages : mieux que sur la X 11 ! Le couvercle du coffre de selle peut être transformé en coussin, sommaire, destiné au passager.

Honda XR 650 nouveau mono



La nouvelle Honda XR 650 R est bien dans la tradition de la famille XR, qui propose des motos plus conçues pour le marché américain et les courses de désert que pour les enduros

à l'européenne. Le tout nouveau moteur 650 cm³ à refroidissement par eau développe la coquette puissance de 61 ch à 6 750 tr/mn (pour un couple de 6,5 mkg à 5 500 tr/mn) et le

cadre alu assure un poids à sec de 122 kg. La XR 650 R, que nous décortiquerons prochainement, sera vendue à partir de février prochain à un prix compris entre 45 et 50 000 F.

Honda VTR SP1

FICHE TECHNIQUE

Moteur

Type	bicylindre en V à 90°, 4-temps, double ACT, 8 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée	999 cm ³
Alésage x course	100 x 63,6 mm
Rapport vol.	10,8 à 1
Alimentation	injection électronique
Puissance maxi	138 ch à 9 500 t/mn (version libre)
Couple maxi	10,5 kgm à 8 000 t/mn (version libre)
Boîte de vitesses	6 rapports

Partie-cycle

Angle de col./chasse	24°30'/100,56 mm
Suspension AV	fourche inversée à cartouche 43 mm, déb. : 130 mm
Suspension AR	Pro-Link, déb. : 120 mm
Frein avant	double disque 320 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	simple disque 220 mm, étrier 2 pistons
Roues	AV 3,50 x 17, pneu 120/70 ; AR 6,00 x 17, pneu 190/50
Dimensions	L : 2 023 mm ; l : 679 mm ; h : 1 118 mm
Empattement	1 409 mm
Réservoir	18 litres
Poids à sec	198 kg
Prix	environ 95 000 F
Disponibilité	février 2000