

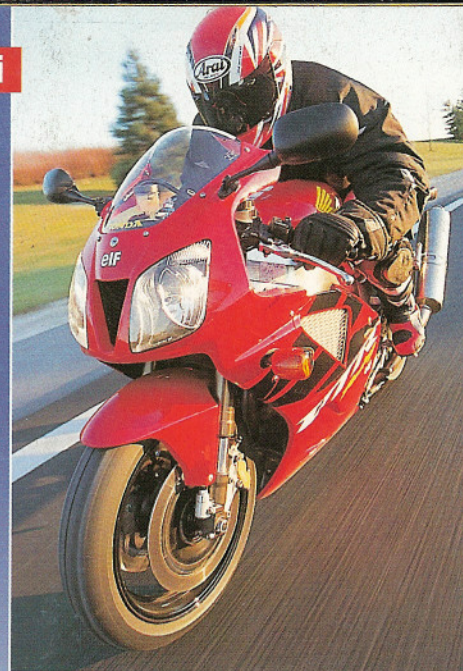
MOTO JOURNAL

19 F N° 1410

10 février 2000

Essai

Honda VTR 1000 SP1 Superbike de route



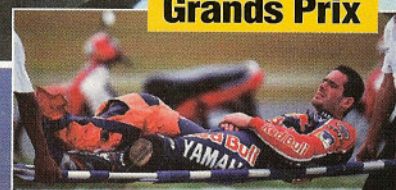
Essai

La nouvelle Suzuki 600 Bandit



...et face à la Kawasaki ZR-7

Grands Prix



Régis Laconi: Premiers essais douloureux...

M 2042 - 1410 - 19,00 F



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



Les ailes du délire

Depuis le Mondial de Paris, elle nourrit nos fantasmes sportifs. Et voilà que cette créature d'exception se met en valeur sur un terrain inattendu : la route ! Premier contact avec la plus que belle.

Par Eric Malherbe, photo Bertrand Thiébault

Cette année, Honda sort un vrai truc. Pas un simple "bel objet", une moto pour salon coquet, non. La nouvelle VTR SP1 est une bombe. Au propre comme au figuré, une de ces rares mécaniques que les dieux même nous envient. « Elle est au moins aussi belle que la RC 30 en son temps. » Oui, mais elle a aussi en elle cette autre beauté, latente,

presque intérieure : comme une promesse de moments privilégiés. 100 000 F tout rond, un seul coloris, celui du HRC (Honda Racing Corporation), et c'est tout. Pas de chichis, le monstre se suffit à lui-même.

Déshabillez-moi

De VTR, elle n'a que le nom. Et encore, on la baptise plus volontiers "la SP1". Avec 90 % de pièces nouvelles, le nouveau

twin Honda est taillé pour la compétition. Mais pas seulement. Certains détails très esthétiques trahissent la volonté du constructeur de faire circuler ce joli joujou sur la route. On peut monter une selle passager, et en y regardant bien on trouve quelques crochets d'attache pour les bagages, un logement pour ▶

Chiffres Moto Journal	Honda
	VTR 1000 SP1
	Puissance 112 ch
	Vitesse 252 km/h
	Poids (MJ) 220 kg
100 000 F	



► un U sous la selle, une paire de repose-pied arrière. Rien à voir avec l'esprit très exclusif de la RC45 monoplace. Ce qui n'empêche pas Honda de proposer un petit bijou de finition. Les détails les plus croustillants se découvrent peu à peu : vis de carénage quart de tour, petites molettes pour régler la compression de la fourche inversée ou du combiné arrière, instrumentation hi-tech entièrement électronique, ultra légère (360 grammes) et aisément démontable. Du très haut de gamme. Et que dire des superbes pièces de fonderie du cadre en aluminium, du bras oscillant renforcé ou encore des jantes en alliage d'aluminium à six bâtons ?

Tous les composants de cette machine font appel aux technologies les plus modernes. Le twin, toujours calé à 90° comme sur la VTR mais désormais alimenté par une injection à doubles injecteurs, est entièrement redessiné. La course a été diminuée (63,6 mm), et l'alésage augmenté (100 mm) pour favoriser la puissance et les hauts régimes. La SP1 cube 999 cm³. Comme pour la RC45, la distribution est commandée par une cascade de pignons. Quant à la lubrification, les ingénieurs Honda inaugurent un système de remplissage central usant de la force centrifuge pour diriger l'huile vers les pistons, plutôt que d'utiliser une pompe. Enfin, un clapet électrique situé à l'admission régule le volume d'air aspiré par le conduit frontal. Un système étudié pour favoriser les hautes vitesses.

Le double effet

Résultat ? 252 km/h chrono ! C'est l'une des machines de 100 chevaux les plus rapides du marché. Et encore, la belle n'avait que 600 km au totalisateur lorsque nous lui avons fait subir ce traitement. C'est dire les ressources de ce twin qui laisse loin derrière lui les autres bicylindres de sport en version française. La SP1 se paye même le luxe de taquiner en vitesse de pointe ou en accélération les meilleurs quatre-cylindres, dont la Yamaha R1. Avouons que ce twin mesuré à 112 ch sur notre banc de puissance (en sortie de vilebrequin) ne nous laisse pas insensible. Car au-delà des ressources chronométrées de cette supersport, c'est l'esprit même et l'âme de cette mécanique qui valent le détour.

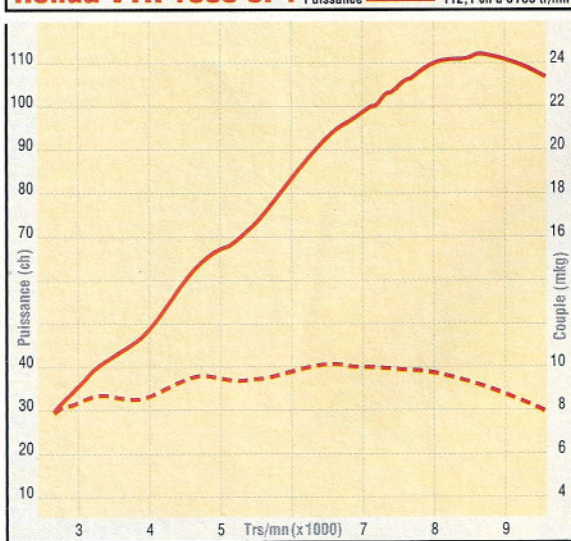
Lorsque j'empoigne le guidon de la SP1, il fait zéro degré sous ►

Un seul coloris, celui du HRC, et un seul tarif : 100 000 F tout rond. La Honda SP1 affiche sa superbe et avance ses arguments technologiques à la face de tous les amateurs de belle mécanique. Un rêve pas si inaccessible.



Conçue pour régner sur la piste, la SP1

Honda VTR 1000 SP1 Couple - - - - - 10,2 mkg à 6559 tr/mn
Puissance ——— 112,1 ch à 8738 tr/mn



Mesures effectuées sur un banc de puissance Fuchs modèle Bei 251 chez Feeling Moto, 4, av. de la Division Leclerc, 78210 Saint-Cyr l'Ecole

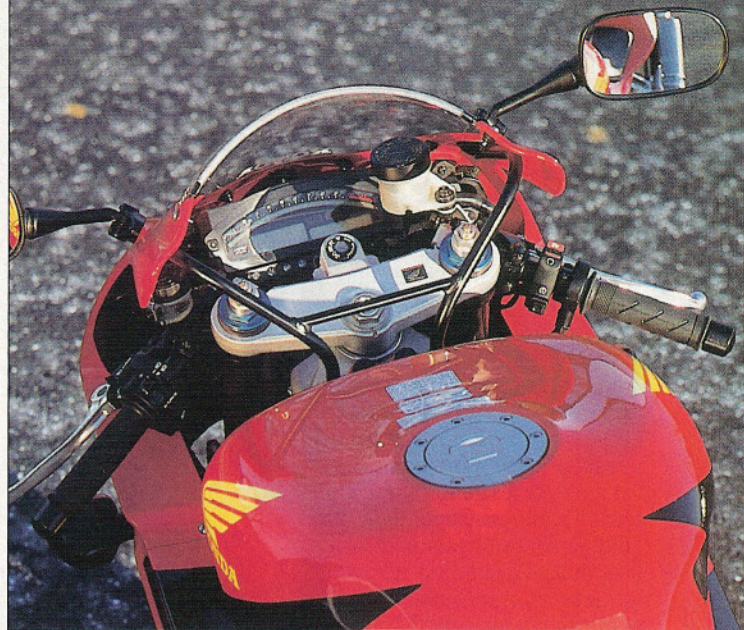
Mise à part une très légère faiblesse aux alentours de 5 000 tr/mn, à peine perceptible sur route, la Honda VTR 1000 SP1 affiche une courbe de puissance exemplaire. Bridée à 78 kw (106 ch), elle propose une puissance maxi de 112 ch pile aux limites de la norme, tolérances comprises. Avec un couple de 10 mkg entre 6 et 8 000 tr/mn, il devient inutile de pousser les régimes au-delà de 9 000 tr/mn. Voilà donc un moteur ultra rempli, qui offre une montée en puissance constante tout au long de sa plage d'utilisation.





1 n'est pas ridicule sur la route

Taillée pour les circuits, la nouvelle Honda SP1 n'en est pas moins très à l'aise sur route. Elle met en avant une partie-cycle homogène et un confort de suspensions très appréciable sur départementales.



Revue de détails

Antivol Logement pour un U sous le dossier de selle.

Bagages Trois paires de crochets d'attache bagages.

Béquille Latérale uniquement. Une béquille d'atelier sera disponible en option.

Commandes Ecartement de l'embrayage réglable par vis. Par molette pour le frein avant (5 positions).

Direction Blocage au Neiman à droite et à gauche.

Essence Pas de robinet mais un témoin de réserve au tableau de bord. Attention, 2,5 litres de réserve, c'est juste.

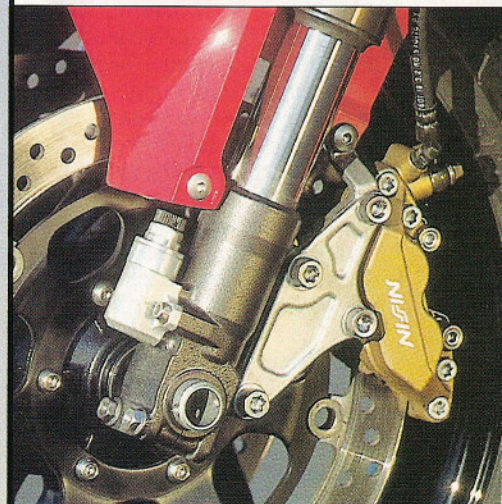
Huile Niveau par œil côté droit. Remplissage à droite obligeant au démontage du flanc de carénage droit.

Suspensions
 Avant : détente par vis (15 crans), compression par molette (24 crans) et précharge.
 Arrière : détente par vis (2 tours 1/2), compression par molette (26 crans) et précharge à l'aide d'une clef à ergot (9 positions).

Starter Pas de starter mais un accélérateur à main. Commande inaccessible sous l'arrête du carénage gauche.

Tableau de bord Affichage digital de la vitesse, compte-tours, totalisateur partiel, général, température d'eau...

Horlogerie 360 grammes: ultralight, la planche de bord de la SP1 est entièrement électronique et à affichage digital. Un seul trip, la température d'eau, pas de montre. Pas de fioritures mais de l'hyper-précis. A 252 km/h chrono le compteur ne triche que de 4 km/h. Du jamais vu.



Compétition Le double disque flottant de 320 mm offre une puissance et un feeling dignes des meilleures machines de course... et reste très bien adapté à la route. Un vrai bonheur.



Racée C'est beau et c'est parfaitement ajusté. Le dossier de selle verrouillé à l'aide de la clef de contact peut être remplacé par une selle passager fournie d'origine. Notez les crochets d'attache pour les bagages, au cas où...

► abri. Les plaines blanchâtres, le bitume bleu de froid et les poussières de sel sont les seuls témoins de ma joie. Nom d'une pipe, la nouvelle VTR 1000 SP1 veut prouver qu'elle est aussi faite pour la route : alors je me lance. Une fois en selle, je plonge pour attraper des demi-guidons plutôt bas et très inclinés sous le réservoir. Pas de doute, la SP1 est de ce point de vue bien typée sport et je me retrouve avec les genoux à la hauteur des mains. Cependant, les guidons sont suffisamment écartés pour offrir un bras de levier intéressant sur route. La selle assez longue permet de bouger et les commandes sont douces, comme sait les faire Honda. Finalement, si on n'exige pas de cette moto un confort de GT, on se retrouve vite très à l'aise à son bord.

Dieu, quel twin !

L'ambiance se réchauffe. Direction Senlis par l'autoroute du nord, de quoi taquiner la poignée durant une bonne cinquantaine de kilomètres. J'en profite pour mettre le moteur en charge. Si sur le sixième rapport la SP1 semble un peu longue à la détente, ce n'est qu'une fausse impression. En reprise, elle rivalise d'ardeur avec les plus gros twins du marché. Mais sa vraie force réside dans ses accélérations. Rien n'est brutal. Embrayage progressif, transmission douce, réponse immédiate... elle exprime d'autorité sa puissance. En phase d'accélération, de légères vibrations montent de la selle jusqu'aux guidons, comme l'expression d'une rage mécanique. Puis la vitesse se stabilise. Les vibrations se dissipent et la SP1 se mue en tapis volant. Au-delà de 160 km/h, la bulle, comme sur nombre de sportives modernes, est totalement inefficace. Il faut se coucher pour éviter la pression de l'air. Les rétros suffisamment écartés restent bien lisibles et l'instrumentation digitale est d'une rare précision, même à très haute vitesse. Travaillé pour délivrer une puissance maxi de 136 chevaux en version libre, ce twin nous gratifie, même bridé à 106 ch au vilebrequin (78 kw CE 95/1), de montées en régime vigoureuses. La puissance arrive dès 4 000 tr/mn pour se renforcer et exploser entre 5 500 et 8 500 tr/mn. Les chevaux débarquent alors en masse et profitent d'un couple d'environ 10 mkg entre 6 et 8 000 tr/mn. Ensuite, la puissance diminue. Inutile de pousser

jusqu'à la zone rouge, à 10 000 tr/mn. Le bridage est passé par là. Mais quelle diableresse ce doit être en full power...

De la conduite au pilotage

Les Dunlop D 207 sont à température et les routes de l'Oise se réchauffent. Direction Compiègne, sa forêt et ses chemins giboyeux, Pierrefond et son château, et des départementales au goût (pimenté) d'improvisation.

Performances

Honda VTR 1000 SP1

Vitesse maxi	Compteur Réelle	256 km/h à 8 800 tr/mn
		252 km/h

Accélérations (secondes - km/h)

0 à 100 km/h	3"0	46 m
0 à 200 km/h	11"2	402 m
200 m DA	7"0	168 km/h
400 m DA	11"0	199 km/h
1000 m DA	20"8	237 km/h

Reprises (secondes - mètres) en 6^e

60 à 90 km/h	3"1	65 m
90 à 130 km/h	4"1	121 m
130 à 160 km/h	3"9	159 m

Etalonnage compteur

50 km/h	50 km/h
90 km/h	90 km/h
110 km/h	109 km/h
130 km/h	128 km/h
160 km/h	158 km/h
200 km/h	197 km/h

Exceptionnelle, la Honda SP1 devance, en version 100 ch, l'ensemble des gros twins sportifs actuels, que ce soit en reprises ou en accélérations ! Proche des meilleurs quatre cylindres du marché, elle offre des performances jusqu'alors inconnues pour un twin bridé. Le moteur a été modelé de manière à favoriser les hauts régimes, et ce travail semble payer.

Les ressources du moteur sont étonnantes. Suffisamment souple, puissant et diablement rempli, il offre des performances comparables à celles des meilleurs quatre cylindres, avec en prime un vrai caractère. Honda ne prévoit pas de version compé-client mais un kit très complet pour la compétition. On ne connaît pas le prix définitif de ce kit, mais on sait déjà que l'on pourra en acheter les pièces indépendamment les unes des autres.





Conso

Réservoir	18 l
Réserve	2,5 l
Litres aux 100 km	
mini	6,3
Maxi	10,6
Moyenne de l'essai	8,7 l
Autonomie moyenne avant réserve	178 km
avec réserve	207 km



Face à la Ducati 996 Si on met de côté les différences de performances entre les deux versions 100 chevaux, ce qui distingue d'abord la Honda SP1 de la 996, c'est sa facilité de prise en mains. La Honda paraît presque routière, quand la Ducati est exclusive et étudiée pour un usage piste : aucune concession n'est accordée au confort, ses suspensions sont raides, ses commandes fermes. A côté de l'Italienne, la Japonaise paraît presque civilisée. Cela ne préjuge en rien des qualités dynamiques de ces deux machines sur piste. Mais sur route, de par son confort et sa facilité, la Honda SP1 donnera vite du fil à retordre à la Ducati.

Il est étonnant de constater à quel point la SP1 y est accessible, presque facile à conduire alors qu'elle est avant tout pensée pour la piste. Son freinage, par exemple, rappelle par sa puissance et sa sensibilité extrême celui des machines de piste pures et dures.

Deux doigts sur la commande droite, une légère pression, et l'avant plonge. Il suffit ensuite d'accentuer la contrainte sur le levier pour ressentir toute la

puissance délivrée par le double disque flottant de 320 mm, que pincet des étriers à quatre pistons. « *On ressent tellement ce qui se passe qu'on a l'impression qu'il sort des copeaux de plaque à chaque freinage* » m'avait prévenu un connaisseur avant que je ne monte en selle. Le simple disque arrière à étrier simple piston n'est pas en reste. Son toucher et sa puissance sont bienvenus lorsqu'il s'agit de contrôler la machine sur l'angle. ►

Honda VTR 1000 SP1

► Les Dunlop offrent sur route un grip à la hauteur des prestations de la machine. Réglable dans tous les sens, la fourche inversée de la SP1 stabilise parfaitement la moto au freinage et s'avère d'un confort appréciable. Même sur ce terrain défoncé où l'on doit ouvrir les réglages de détente et compression (hydraulique) pour obtenir un confort de suspension correct, le train avant réagit promptement. L'arrière est tout aussi convaincant. Ferme sur les bosses, la moto ne se désunit pas et les mouvements de direction, même à la réaccélération, sont rares. Si l'adhérence reste précaire, c'est du fait des températures polaires. On goûte néanmoins les qualités de la partie-cycle, sa vivacité à la mise sur l'angle et surtout son agilité. La moto affiche pourtant 220 kilos tous pleins faits sur la balance, ce qui n'est pas très léger pour une hypersport. La VTR classique (217 kilos) pèse même trois kilos de moins ! Pourtant, la SP1 bluffe son monde grâce à un centrage des masses particulièrement efficace et à un train avant neutre et direct. Des sensations que nous confirmerons naturellement lors d'un prochain essai sur piste.

Honda ose parier

En attendant le verdict du circuit, la SP1 m'épate par sa docilité et les plaisirs qu'elle procure. A 100 000 F tout rond, Honda nous faisant grâce de la mesquinerie des prix catalogue à 99 970 F, la VTR 1000 SP1 est un boulet de canon. Admirée au dernier Mondial du deux-roues, cette Superbike fraîchement dévoilée fait déjà figure de monstre sacré, et incarne la véritable révolution culturelle en cours chez Honda. Jugez plutôt : le premier constructeur mondial abandonne ses recherches sur le V4 en compétition 4-temps au profit d'un tout nouveau et tout beau V2. C'est un demi-aveu : le V4 n'était peut-être pas la solution idéale. Quoi qu'il en soit, la SP1 devrait très vite faire oublier la RC45 version homologuée. Car s'il reste sans doute beaucoup de chemin à faire à

Honda pour mener sa SP1 sur les podiums (premier rendez-vous lors des 200 Miles de Daytona en mars prochain), cette machine dans sa version homo-

loguée nous a déjà conquis par ses performances, sa personnalité, la qualité de ses composants et son équipement. Et même si 100 000 F est une somme très

importante, Honda parie déjà sur son succès commercial, et plus de 1 000 motos importées en France. Un pari pas si osé que cela !

A RETENIR

- Remplaçante de la RC45, la VTR 1000 SP1 n'a de VTR que le nom. Avec son nouveau moteur à injection et sa nouvelle partie-cycle elle paraît taillée pour la piste. Malgré tout, son comportement routier n'a rien à envier aux autres sportives du marché.
- Le nouveau bicylindre à injection et admission d'air forcé offre le caractère d'un twin ultra affûté. Côté performances, la SP1 taquine sans rougir ses rivales à quatre cylindres, en reprises comme en accélération.
- Etudiée pour de fortes puissances, la partie-cycle de la SP1 est surdimensionnée en version 100 ch. Le poids est donc un peu élevé mais le moteur l'efface totalement. Sur route, elle mise sur son équilibre et le confort de ses suspensions. A 100 000 F tout rond, la VTR SP1 pourrait imposer de nouvelles références chez les twins sportifs.

<p>◆ Twin Du caractère et des performances impressionnantes.</p> <p>◆ Freinage Une vraie machine de course.</p> <p>◆ Suspensions Efficacité et étonnant confort sur route.</p>	<p>◆ Consommation Élevée dès qu'on tourne la poignée.</p> <p>◆ Réserve Vu l'appétit, les 2,5 l de réserve sont justes.</p> <p>◆ Protection Bulle d'origine trop basse.</p>

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque et modèle	Honda VTR 1000 SP1
Prix clés en main	100 000 F
Coloris	rouge
Disponibilité	immédiate
Garantie	2 ans pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité
Importateur	Honda Motor Europe South Parc d'activités Paris-Est, BP 46, 77312 Marne-la-Vallée. Cedex 2 Tél.: 01.60.37.30.00

FICHE TECHNIQUE

Moteur	
Type	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidissement liquide
Distribution	Double ACT, 8 soupapes
Cylindrée	999 cm³
Alésage x course	100 x 63,6 mm
Rap. volumétrique	10,8 à 1
Puissance maxi	usine: 106 ch (78 kW CE 95/1) à 9000 tr/min
Couple maxi	usine: 9,1 mkg (9,2 daNm CE 95/1) à 6500 tr/min
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique
Allumage	transistorisé géré par microprocesseur
Transmissions	
Primaire	engrenage, 68/40 (rapport : 1,700)
Boîte de vitesses	à 6 rapports
	démultiplication rapport pourcentage
1 ^{re}	32/13 2,461 39,1%
2 ^e	29/16 1,812 53,1%
3 ^e	30/21 1,428 67,4%
4 ^e	31/25 1,240 77,6%
5 ^e	27/25 7,080 89,1%
6 ^e	25/26 0,962 100%
Embrayage	multidisque en bain d'huile commande hydraulique
Transmission finale	par chaîne, 16/40 (rapport : 2,5)
Partie-cycle	
Cadre	périmétrique en aluminium
Angle de col./chasse	24°3' / 101 mm
Suspension avant	fourche inversée à cartouche, Ø 43 mm, réglable en précharge, détente et compression. Débattement : 130 mm
Suspension arrière	Pro-Link, combiné à réservoir séparé réglable en précharge, compression et détente. Débattement : 120 mm
Frein avant	double disque flottant Ø 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm étrier simple piston
Roues	alliage d'aluminium coulé AV : 3,5" ; AR : 6,0"
Pneus	120/70 x 17 AV ; 190/50 x 17 AR
Dimensions et poids	
Hauteur de selle	813 mm
Empattement	1 409 mm
Garde au sol	130 mm
Essence	18 l dont 2,5 de réserve
Poids à sec	200 kg (usine)
Poids avec pleins	220 kg (MJ)
Répartition du poids	48,6% AV - 51,4% AR

ASSURANCE MOTO

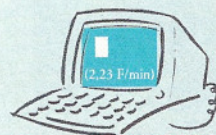
Pluri
Assur@nces



Offre exclusive

01 34 42 62 62

- Une assurance au juste prix
- Des professionnels à votre écoute
- Des garanties au choix
- Paiement mensuel (à partir de 1200 F de prime annuelle)



3615 PLURI