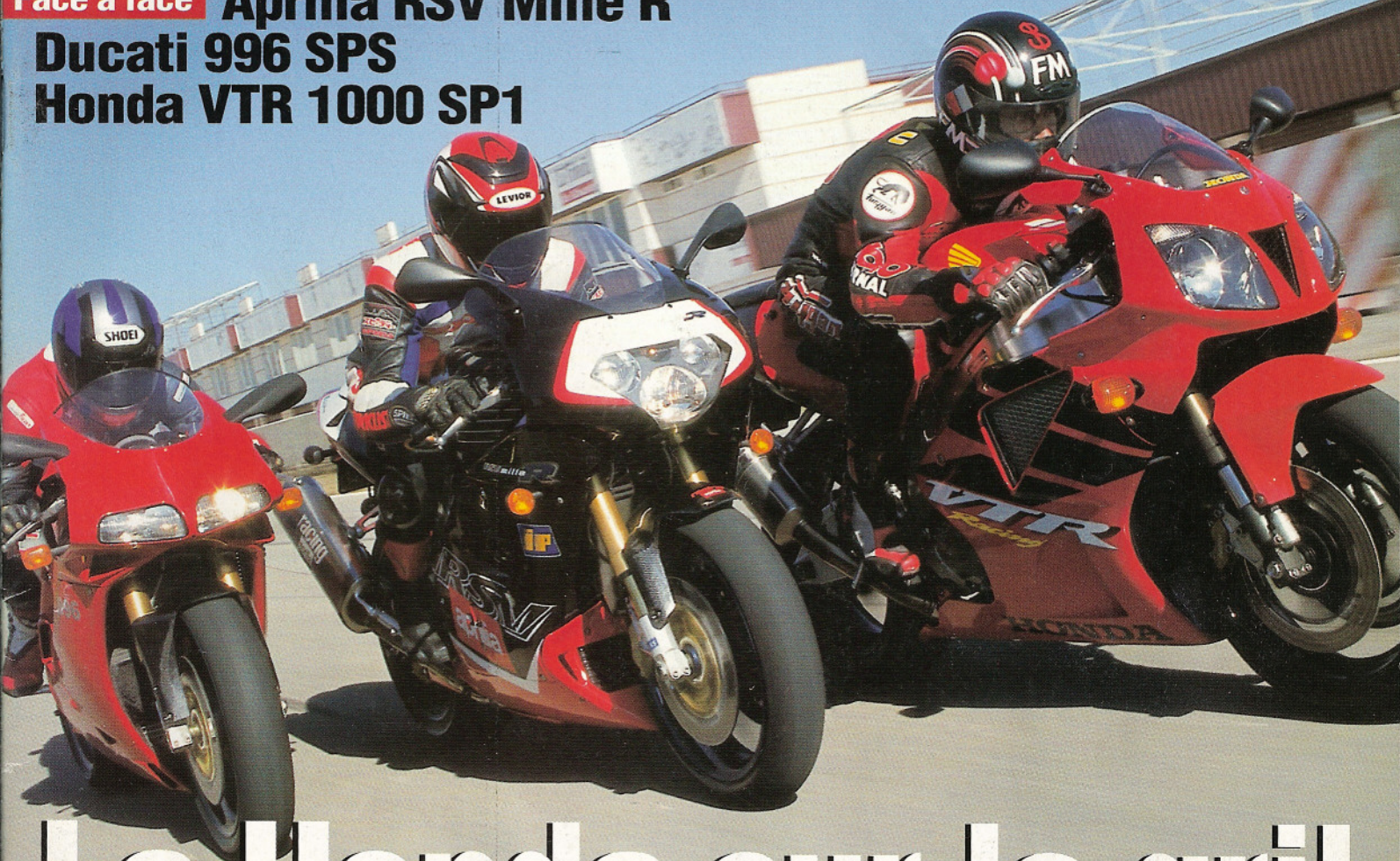


# MOTO JOURNAL

19 F N° 1411

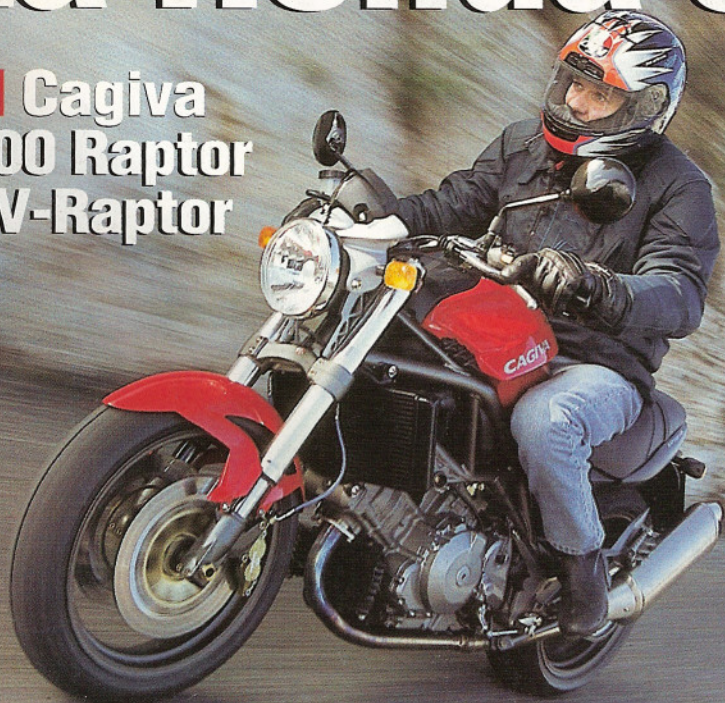
17 février 2000

**Face à face** Aprilia RSV Mille R  
Ducati 996 SPS  
Honda VTR 1000 SP1



## La Honda sur le grill

**Essai** Cagiva  
1000 Raptor  
et V-Raptor



**Sport**

**Mondial SBK**  
**Essais en Australie**  
**Interview**  
**Jehan d'Orgeix**  
**Vitesse/Endurance**  
**Des budgets rikiki**

M 2042 - 1411 - 19,00 F



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



Voici le top du twin sportif réuni en un seul comparatif, sur route et sur circuit : l'impériale Ducati 996 SPS, l'effrontée l'Aprilia RSV 1000 R et l'ambitieuse Honda 1000 SP1. Et dire qu'elles sont (presque...) en vente libre.

*Par Bertrand Sebilleau, Photos Serge Potier et Jaime Olivares.*

# Le V majuscule

# R, Ducati 996 SPS et Honda VTR 1000 SP1

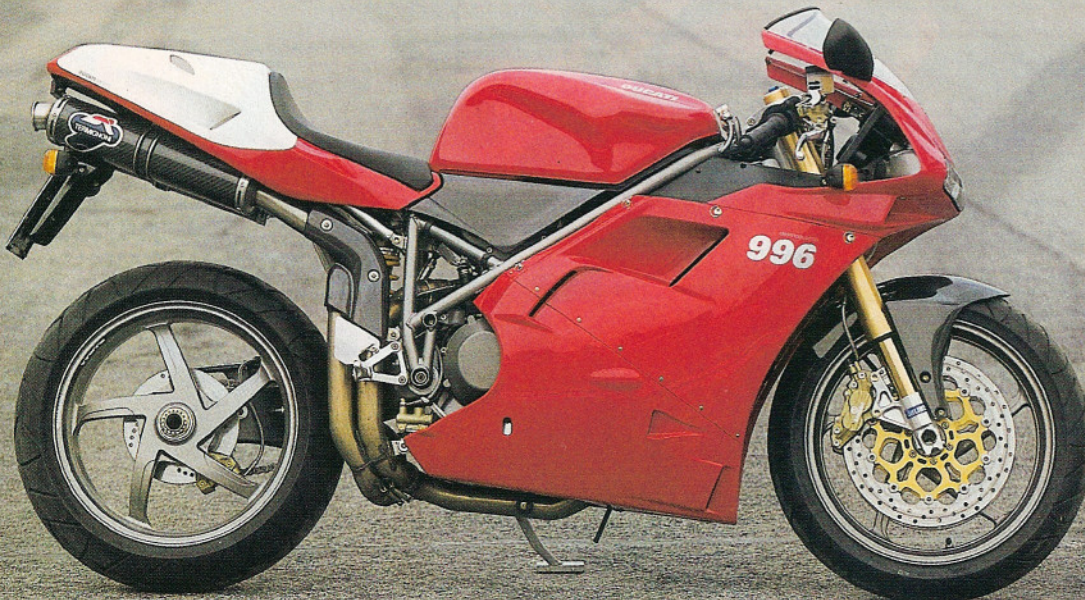


cule

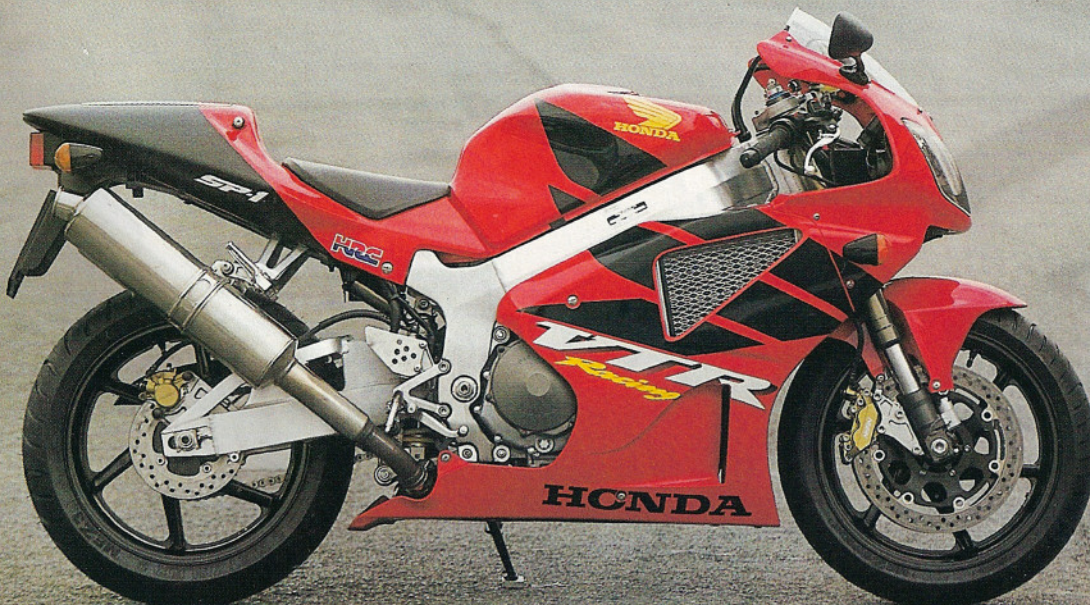
## Face à face 3 twins hypersport



**Esthétiquement, l'Aprilia ne réunit pas tous les suffrages. Il est vrai qu'elle ne fait pas dans la discrétion. Mais sa finition est excellente et son équipement de très grande qualité. C'est la plus volumineuse des trois motos. Elle est affichée à 99 900 francs dans cette version R.**



**Dites-vous bien que la Ducati a 6 ans d'âge. Preuve de sa réussite esthétique, elle séduit toujours autant les foules. Surtout dans cette version SPS bardée de pièces en carbone. Elle s'échange contre 149 900 francs. Le prix de l'exception.**



**Esthétiquement la Honda SP1 plait. Elle se différencie des italiennes par son réservoir qui suit la ligne de cadre et par sa finition davantage grande série même si elle est parfaite. Sa selle très fine et pure réunit tous les suffrages. Elle est proposée à 100 000 francs tout rond.**

Longerons de cadre et bras oscillant polis, berceau arrière démontable, agencement soigné : l'Aprilia est de belle facture. Son V-twin à 60° de 997 cm<sup>3</sup> surmonté de l'injection, compact, autorise un très bon centrage des masses.



Originale, la Ducati l'est à plus d'un titre. Son cadre est un treillis acier à l'heure où toutes les sportives ont des longerons alu, elle a un monobras et son V-twin de 996 cm<sup>3</sup> à injection est à rappel de soupapes desmodromique.



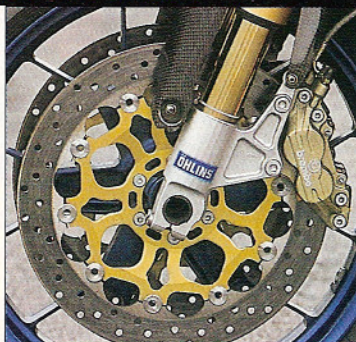
Honda a compacté au maximum la mécanique entre les longerons alu du cadre. L'impression est accentuée par les radiateurs latéraux qui permettent d'affiner la surface frontale de la moto. Le V-twin de 999 cm<sup>3</sup> à injection a les cotes les plus super-carrées et devrait ainsi prendre beaucoup de tours en version course.



**E**n dix années de participation, Ducati a rafflé huit titres en Mondial Superbike. Avec sa RC 45 née, Honda n'est jamais parvenu à contrer la déferlante rouge. Et voilà qu'Aprilia, qui humilie déjà le premier constructeur mondial en Grands Prix 125 et 250, se met à exploiter le même filon avec la RSV Mille R. Aujourd'hui Honda en a marre et réplique avec la même arme, en dégainant à son tour un bicylindre en V : la VTR 1000 SP1.



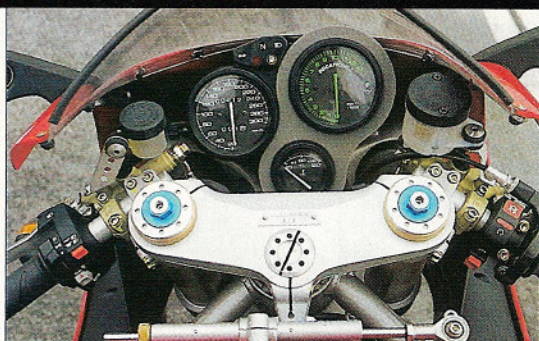
### Aprilia RSV Mille R



**Super** Fourche Ohlins, frein Brembo racing, l'équipement est top. Les jantes OZ en alu forgé (et non coulé) fabriquées en exclusivité pour Aprilia réduisent le poids d'environ 1,5 kg par roue. Cela aussi bonifie l'agilité. **Très complet** Le tableau de bord très moderne place le compte-tours bien en évidence. L'Aprilia fournit toutes les informations utiles et vous propose même un chrono embarqué.



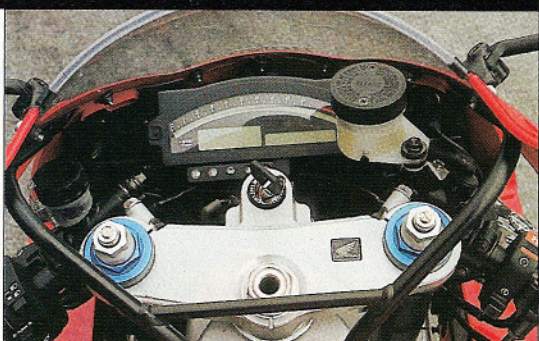
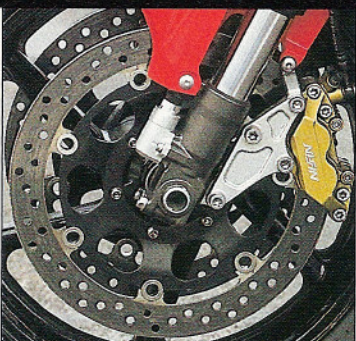
### Ducati 996 SPS



**Agréable** Suspensions Ohlins et freins Brembo aussi pour Ducati. Bizarrement, peut-être pour une question de qualité de plaquettes, les Brembo de la 996 fonctionnent moins bien que ceux de sa rivale. **Traditionnel** Avec une instrumentation plus classique, le tableau de bord est très lisible. L'amortisseur de direction Ohlins est derrière le té supérieur alors qu'il est devant sur la RSV 1000 et que la SP1 s'en passe.



### Honda VTR 1000 SP1



**Efficace** L'ensemble Nissin de la SP1 est à la hauteur des Brembo racing de l'Aprilia. La fourche Showa se règle en compression par une molette, en haut de l'excroissance qui fait le pendant de l'étrier de frein. **Sobre** Entièrement digitale, l'instrumentation de la Honda reste lisible et offre toutes les informations désirables. L'ensemble ne pèse que 360 grammes. Ça n'empêche pas la Honda d'être la plus lourde.

La première prise de contact très positive d'Eric Malherbe (MJ 1410) a déjà démontré que la SP1 se comportait parfaitement sur route. Cette fois-ci, c'est aussi sur circuit que nous avons cherché à départager la Honda et ses rivaux directs. Nous avons choisi celui d'Albacete, en Espagne, noyé de soleil. Bien sûr, pour ce comparatif, toutes nos montures étaient en version pleine puissance et pour égaliser les chances, elles étaient toutes chaussées de Pirelli Draggon MTR 22.

### Trois stars à la chauffe

Le premier contact avec les motos ne laisse planer aucun doute : nous avons affaire à de l'exceptionnel. Toutes trois sont bâties comme des pistardes, équipées comme des motos d'usine, avec une finition de très haut niveau. Les styles diffèrent, de la pureté de la Ducati jusqu'à la sobriété chic de la Honda en passant par le tape-à-l'œil de l'Aprilia. Mais toutes sont des réussites esthétiques. Les italiennes exhalent le parfum des petites séries tandis que la

Honda instaure ou respecte les meilleurs standards de la grande. Pour ratisser plus large, la SP1 est la seule à offrir un strapontin passager et quelques aménagements de confort.

Les positions de conduite diffèrent beaucoup. La triangulation guidon/selle/repouse-pied est haute et très en avant sur la Honda, basse et au centre de la moto sur l'Aprilia, et haute et plus allongée sur la Ducati. La sonorité des échappements est aussi variée. L'Aprilia se démarque par l'angle de son V-twin

(60° contre 90° pour les autres) et par son énorme et unique silencieux à deux sorties, la Ducati et la Honda optant pour deux échappements séparés. Sa sonorité profonde et pleine n'émeut guère, contrairement à celle de la Ducati... qui triche un peu avec ses silencieux carbone non homologués de la version SPS, montés sur notre moto d'essai. S'ils sont effectivement plus bruyants, on peut cependant envisager un trajet routier. Et le son est tellement beau... Celui de la VTR, plus métallique rappelle la

## Face à face 3 twins hypersport

► sonorité d'un V4. Le rapport d'alésage/course, le plus nettement super-carré des trois, ne doit pas y être étranger. Mais toutes montrent instantanément l'inertie réduite de leur gros V-twin quand on leur chatouille la poignée de gaz au point mort. Ces préliminaires ayant suffisamment chauffé nos belles et nos esprits, fini les chatouilles, place au défolement des gros pistons...

### La SP1, ou les (trop) bonnes manières

Technique, variée et dans l'ensemble assez rapide, la piste espagnole révèle bien la personnalité et les capacités de chaque moto. Pour apprendre ce tracé



Larguée, la Honda ne peut suivre la cadence à cause d'une partie-cycle en retrait en agilité et vivacité de réactions et d'une tendance à se verrouiller sur les freins qui empêche de rentrer vite en courbe. Sa mécanique en revanche tient parfaitement la comparaison. L'Aprilia, suivant les essayeurs, lui colle de 3 à 4 secondes au tour. C'est un gouffre.



Incroyablement vive et agile par rapport à ses rivales, l'Aprilia semble peser plusieurs dizaines de kilos de moins. Son train avant ultra-précis et neutre permet de rentrer très fort en courbe. Sa motricité est au-dessus de tout soupçon, son freinage parfait et sa mécanique vive et puissante. C'est la plus performante.