

Attention, bagarre en vue ! La Honda 1000 SP1 a marqué de son empreinte les premiers essais Superbike officiels. Pour la première fois depuis longtemps Fogarty a vraiment du souci à se faire. L'hégémonie des Ducati est menacée.

Par Paolo Gozzi et P. Orluc, photos Y. Jamotte.

Honda sur la bonne trajectoire



Physiquement en petite forme, Carl Fogarty a testé des modifications destinées à adoucir le caractère moteur de sa 996. Le pilote Ducati a signé le quatrième chrono.

Supersport en Australie



Comme Itoh, qui a réalisé le meilleur temps à Phillip Island, Edwards a parfaitement su tirer profit de sa Honda VTR. Une moto déjà dans le coup.

« **J**e quitte l'Australie satisfait par les essais que nous avons effectués, même si je n'ai pas pu donner le meilleur de moi-même. » Au-delà d'un discours de circonstance et même s'il a finalement bien limité les dégâts pour les premiers tests officiels d'avant-saison Superbike, Carl Fogarty doit être déçu. De ne pas avoir été au meilleur de sa forme pour cause d'intoxication alimentaire ; d'avoir attendu le dernier des trois jours d'essais pour réaliser son meilleur chrono ; et, surtout, d'avoir été distancé, non seulement par la Suzuki de Chili, mais par deux des trois Honda d'usine pré-

sentes à Phillip Island.

“King” Carl lui-même, le champion en titre, pouvait encore s'interroger à juste raison, sur la VTR 1000 SP 1. Il est maintenant fixé. Même s'il est encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives, cette moto et son bicylindre ont montré un potentiel impressionnant. Du début à la fin de ces essais, le team Honda a effectué les meilleurs chronos. Dès le premier jour, Colin Edwards, par exemple, réalisait un temps de 1'33"894 quasiment similaire à son meilleur temps en course sur la même piste en 1999. Et ce au bout de 24 tours seulement ! Le meilleur temps final — très proche du record du tour réalisé

en course par Troy Corser l'an dernier sur Ducati — est à mettre à l'actif de son coéquipier Itoh, ancien pilote de Grands Prix qui disputera le championnat japonais cette année. La VTR est déjà plus vélocité que la RC 45. Mais pourra-t-elle vaincre dès sa première année de course ? Rien n'est moins sûr.

Cependant, chez Ducati, on est prévenu : la saison à venir va nécessiter une vigilance de tous les instants. Un important travail de mise au point devra être fait sur la 996. En soi, le modeste quatrième temps de Fogarty, de sept dixièmes de seconde supérieur à celui qu'il avait réalisé en course l'an dernier, est révélateur. D'une méforme physique,

certes, mais, aussi d'un moteur difficilement exploitable, en tout cas nettement moins facile que sa version précédente. A la décharge de l'équipe Ducati, qui a passé ces trois jours de tests à essayer différentes cartographies censées le “civiliser”, ce V2 évolution subissait là ses premiers vrais essais en conditions réelles. Dans les rangs italiens, on répète qu'on sera prêt à temps. Le premier affrontement en course aura lieu le 2 avril en Afrique du Sud et Ducati a moins que jamais droit à l'erreur. En 1999, les deux 996 officielles avaient remporté l'épreuve haut la main. Le tracé et les conditions étaient les mêmes. Mais pas leurs principales concurrentes... ■

SBK : voici les deux stars de la saison 2000... et une prétendante

Honda SP1 elle tient la distance

Sur le très exigeant circuit de Phillip Island, Honda a pu vérifier la viabilité de sa VTR 1000 SP1. Après des années de développement et d'utilisation du V4, le changement est tout sauf anodin pour le constructeur japonais. Le choix d'une solution technique utilisée depuis des années par son principal rival Ducati, soit un bicylindre en V, pouvait être considéré comme risqué. Mais la moto, très rapide, a déjà démontré une fiabilité certaine, contrairement à ce que certaines rumeurs laissent entendre depuis quelques mois. Yamaguchi, le pilote d'essais maison, a ainsi totalisé quelque 1100 km de roulage, apparemment sans problèmes particuliers. L'augure est intéressant pour une utilisation en Endurance. Depuis qu'Edwards et Slight ont roulé pour la première fois sur un proto en février 1999, la moto fait l'objet de tests continus. « Nous avons beaucoup appris sur la nouvelle VTR, dit Edwards ; et Michelin a une bonne idée des pneus qui nous seront nécessaires pendant l'année. » Les pilotes, les ingénieurs, et le manufacturier français travailleront beaucoup sur le choix des gommages, à l'instar des autres constructeurs engagés. Avec une puissance de la moto supérieure à 180 ch pour 162 kg, poids limite, leur durée de vie est en effet limitée. Plus que par le passé, ce pourrait être l'une des clefs du championnat qui s'engage.



La Honda VTR 1000 SP1 a parfaitement négocié ses premiers essais officiels. Tout en montrant apparemment une bonne fiabilité.

Ducati 996 encore trop brutale !

Parfaitement conscient du potentiel de la nouvelle Honda, Ducati met les bouchées doubles pour conserver sa couronne mondiale. La moto elle-même a beaucoup évolué. Ces modifications auraient pu être introduites dans le courant de la saison 99, mais Fogarty n'en avait pas besoin pour gagner ! Premier gros chantier, le moteur, considérablement modifié. Dans le but d'augmenter le taux de compression, arbres à cames, pistons et culasses ont ainsi été complètement revus. Le nombre d'injecteurs a été réduit (un seul injecteur aujourd'hui). Le résultat est un accroissement de la puissance d'environ 5 ch à bas régime et 7 ou 8 ch à plein régime. Selon toute vraisemblance, la 996 développerait actuellement environ 180 ch, chiffre finalement guère éloigné des meilleures motos de Grands Prix... Revers de la médaille, une difficulté certaine à contrôler et surtout faire passer au sol la puissance. Les ingénieurs Ducati travaillent donc d'arrache-pied pour adoucir le caractère du bicylindre, tout autant que pour ménager les pneus. Dans le même but, les pilotes ont testé un bras oscillant "classique" à la place du monobras utilisé depuis 1994. Mais pour l'instant, comme le dit Carl Fogarty lui-même, « (je) suis incapable de donner une opinion définitive sur ce sujet. Il est encore trop tôt pour prendre une décision finale » quant à son éventuelle utilisation en course.



La 996 de Fogarty a reçu un bras oscillant classique au lieu du monobras. Selon les premiers tests, cette évolution n'a rien apporté.

express

Pier-Francesco Chili utilisait une Suzuki GSX-R 750 à moteur "évolution 2", dont l'injection a été revue et qui embarque un

nouveau système d'acquisition de données. Un quatre cylindres "évolution 3" devrait faire son apparition aux prochains essais officiels, début mars à Valence.

Yamaha est venu en Australie avec un moteur à mi-chemin entre celui de 1999 et la version qui sera utilisée en course cette

saison. L'injection du quatre cylindres de la R7 a été revue (deux injecteurs par cylindre). Le but est d'élargir la plage d'utilisation.

Haga utilisera un moteur évolution sur sa Yam R7 lors des prochains tests, à Valence. Côté partie-cycle, un bras

oscillant plus gros et comportant un système permettant le changement rapide de la roue (comme à l'avant) sera aussi essayé.

Dunlop équipe désormais les Yamaha officielles à la place de Michelin. Haga lui-même a demandé le retour chez le

manufacturier anglo-japonais car il n'a apparemment jamais trouvé le bon feeling avec les pneus français, notamment à l'avant.

L'Aprilia RSV 1000 a subi beaucoup de transformations durant l'hiver. En Australie, Corser a ainsi pu tester un moteur disposant d'un seul