

**A**ttention, zone sensible ! Le Superbike, c'est l'art majeur du 4-temps. Le domaine où les constructeurs concentrent tous leurs efforts et dépensent le plus d'argent en matière de courses "à soupapes". Alors, quel scandale n'avons-nous pas déclenché en affirmant que ce bicylindre n'avait rien de transcendant sur circuit ! Et pour cause, pour son premier comparatif dans *Moto Journal*, et en version libre, la VTR SP1 accusait deux secondes de retard face aux Aprilia RSV 1000 R et Ducati 996 SPS sur le circuit d'Albacete. Impossible, nous a-t-on rétorqué : fax de concessionnaires remontés, déception (et on les comprend) des potentiels acheteurs, mais aussi de Honda France qui ratait son premier rendez-vous avec la VTR SP1. Une réaction d'autant plus légitime qu'au même moment, la VTR SP1 s'imposait en mondial Superbike et aux 24 Heures du Mans...

## Honda VTR 1000 SP1 Moto standard ≠ moto d'usine

Seulement voilà, il faut comparer ce qui est comparable. La VTR SP1 d'usine louée très cher par Honda France auprès du HRC (département course de Honda Japon) n'a que peu de choses à voir avec la machine vendue en concession. Citons une anecdote qui procède du même ordre : la Suzuki GSX-R 600 est obsolète sur le marché des Supersport de série... et pourtant, elle est championne

du monde. L'œuvre d'un team (Alstare Corona) et d'un certain Stéphane Chambon. Alors si l'une sert bel et bien de tremplin médiatique à l'autre, il reste clair que les motos de course et celles de série sont souvent très différentes. Alors oui, les VTR SP1 en provenance du HRC sont des motos bien nées et fiables. Oui, la VTR SP1 vendue en concessions est une machine à la finition haute couture et très agréable sur route. Mais, non la VTR SP1 standard n'est pas une réussite sur circuit. Neuf pilotes différents l'on emmenée sur le circuit de Jerez, et le constat est resté le même : lourd et peu agile, son train avant pénalise la SP1. Il faut forcer la moto à rentrer sur l'angle, et la relever à la force des bras pour la faire passer d'un angle à l'autre. Dommage, car pour le reste elle offre un joli panel de qualités. A commencer par son moteur bien rempli, facile à utiliser, très volontaire dès les mi-régimes et encaissant facilement les hauts régimes. De même, le toucher exceptionnel du frein avant s'apparente à celui des machines de compétition. Reste qu'aucun des essayeurs n'est parvenu à amener la Honda VTR SP1 sous la barre des 1'58, soit à 2"5 de la gagnante de cette catégorie. Seule consolation pour la VTR SP1, qui termine 3<sup>e</sup> de la catégorie Superbike, elle s'impose face à l'Aprilia RSV.

## Aprilia RSV 1000 Incompatibilité pneumatique ?

Pourtant au guidon de cette dernière, tout semblait facile. Malgré un gabarit plutôt imposant, une position de conduite avec



## 2<sup>e</sup> DUCATI 996 BIPOSTO



Les chiffres à Jerez

Meilleur chrono : 1'56"99

Vitesse maxi dans la ligne droite : 220 km/h

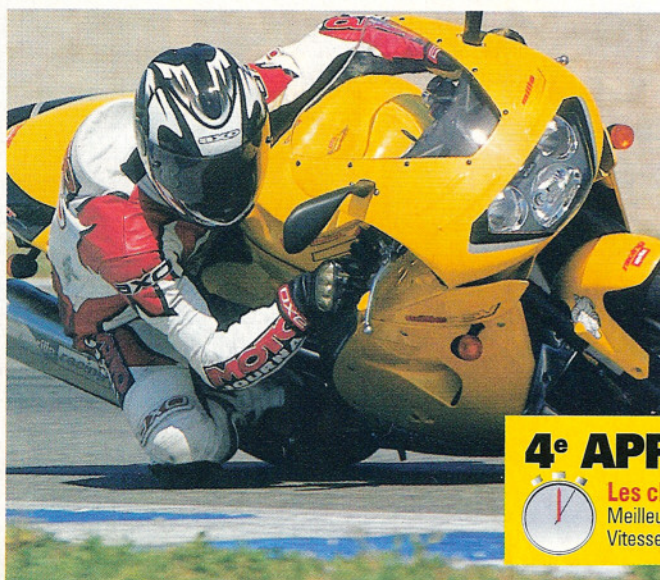
## Jerez n'est pas le Mans : cette fois, le 4 cylindres

des demi-guidons assez larges et pas trop resserrés, un carénage davantage destiné à protéger son pilote qu'à offrir un Cx performant, l'Aprilia RSV Mille se laisse d'emblée emmener comme une vraie moto de course. Elle est très agile et d'une stabilité qui a surpris l'ensemble des essayeurs, y compris sur les bosses où le travail des suspensions est impressionnant. Alors, qu'est-ce qui a bien pu clocher avec l'Aprilia ? Une seule chose lui manquait : le grip. En effet, l'Aprilia RSV Mille semble mal se marier avec les Michelin Pilot Sport. Du coup, il était impossible de réaccélérer sans sentir l'arrière se dérober. Très pénalisant pour une moto dont le twin bien rempli compte essentiellement sur la motricité...

## Ducati 996 Biposto Le mythe sans compromis

Loin de tous ces problèmes, la Ducati 996 Biposto se concentrait pour ne pas rater son rendez-vous. Sur la Ducati, tout est pensé course. Elle offre le plus petit des gabarits connus sur

une moto de cette cylindrée, avec un réservoir particulièrement étroit et court, qui permet de se trouver très proche d'un poste de pilotage lui aussi très racé : les demi-guidons sont courts et fermés comme sur une TZ compé-client. La 996 ne cherche aucun compromis, ce qui lui vaut une ergonomie parfaite pour la piste, et offre à son pilote une grande liberté de mouvements. Seul bémol : la 996 reste une moto "particulière". Terriblement rigide, elle semble résister un peu à la mise sur l'angle... si vous n'en connaissez pas le mode d'emploi. En anticipant légèrement tous vos mouvements, en bougeant sur la moto et en l'amenant vers la trajectoire avec tout votre corps, vous en ferez votre complice. D'autant qu'une fois le mouvement déclenché, le train avant est précis et rassurant. La stabilité est au-dessus de tout soupçon, que ce soit sur l'angle ou en ligne droite, où l'on se recroqueville derrière le tout petit carénage. Avec 118 ch vérifiés, ce twin n'est pas un monstre de puissance, mais s'il est maintenu dans sa plage idéale de fonctionnement (entre 7 500 et 10 500 tr/mn), il est performant. Et la motricité en sortie de courbe est des plus efficaces. On regrettera juste un freinage manquant de mordant et une garde à l'embrayage qui tend à



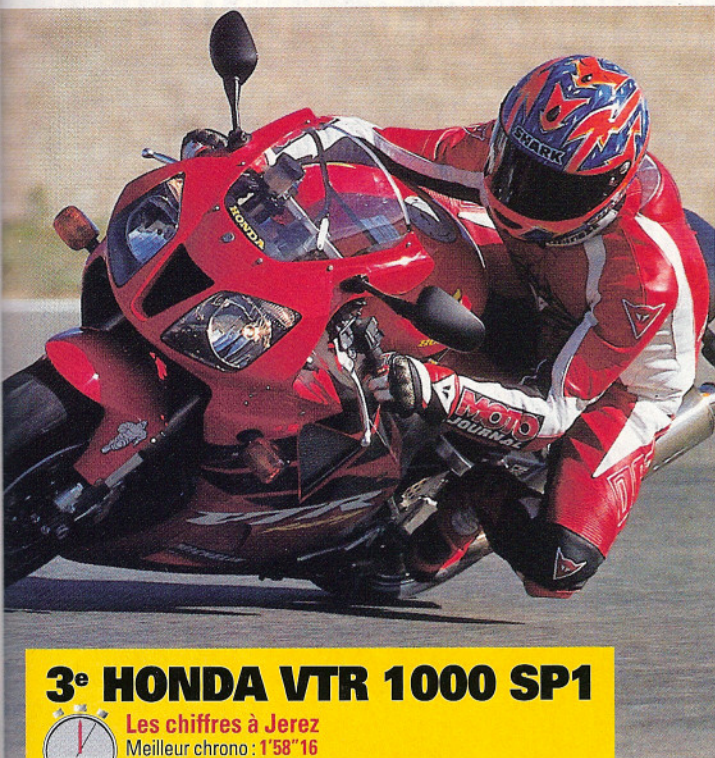
## 4<sup>e</sup> APRILIA RSV 1000



Les chiffres à Jerez

Meilleur chrono : 1'59"18

Vitesse maxi dans la ligne droite : 221 km/h



### 3<sup>e</sup> HONDA VTR 1000 SP1

Les chiffres à Jerez  
Meilleur chrono : 1'58"16  
Vitesse maxi dans la ligne droite : 219 km/h

## de la GSX-R impose sa loi aux twins d'élite

s'évanouir au fil des tours. Dans l'ensemble, la Ducati propose énormément de qualités et un plaisir de pilotage incomparable. Le résultat : 1'56"99.

### Suzuki GSX-R 750 La p'tite nouvelle crée la surprise

Pas mal, mais trop loin du chrono réalisé par l'inattendue Suzuki 750 GSX-R : 1'55"69. Il

faut dire qu'en arrivant sur un marché saturé de sportives, la GSX-R n'a pas eu la tâche facile. Et pourtant, nous aurions dû prêter un peu plus attention aux chiffres annoncés par la petite 750 lors du Salon de Paris. La vérité sur la Suzuki, c'est 194 kg (tous pleins faits) vérifiés par nos soins et une puissance de 143,5 ch à l'embrayage ! Un poids inférieur à celui de la plus légère des 600 sportives (la R6),

pour une puissance très proche de celle d'une R1, par exemple. Sacrée performance ! Sa capacité d'accélération est bluffante, la GSX-R permettant dans les deux lignes droites d'arriver très vite sur le 6<sup>e</sup> rapport, avec une vitesse de pointe relevée à 228 km/h. Seule la ZX-12 et l'Hayabusa feront mieux, avec 231 km/h. De plus, contrairement à l'ancienne génération de 750 sport, on ne ressent pas le besoin de rentrer un rapport au moment des reprises à mi-régimes. S'il n'offrirait jamais le coffre d'une Yamaha R1, le nouveau quatre cylindres Suzuki semble en revanche plus disponible que le quatre cylindres de la CBR 900 RR, vers les 8 000 tr/mn. Je sais, c'est un peu difficile à croire au regard de la différence de cylindrée existant entre ces deux motos, mais c'est pourtant la sensation que donne la GSX-R, du fait de sa très grande vivacité d'accélération. La Suzuki, c'est en quelque sorte un gabarit de 600 sport avec un moteur offrant des reprises dignes d'une grosse cylindrée, et des montées en régime tout aussi explosives que celles des 600 sport (la zone rouge est à 14 500 tours). A la différence près que là, vous avez 143 ch aux fesses.

Alors, je résume : reprises franches à 8 000 tours, violent coup de boost de 12 000 à 14 000 tours, ça nous fait pas moins de 6 000 tours de plage d'utilisation. De quoi ne jamais se plaindre de l'étagement de la boîte, et offrir à chaque sortie

de courbe des accélérations convaincantes. Le châssis est du même niveau. Si au premier abord son train avant n'est pas le plus agile du lot, la Suzuki est en revanche bien aidée par son poids plume. Dès que l'on tire sur les demi-guidons, elle change d'angle comme une fleur. Sa précision est tout aussi déconcertante, tout comme sa stabilité dans les grandes courbes sur l'angle. La Suzuki sait tout faire. Avec elle on peut coller la corde d'une courbe serrée, longtemps, sans élargir, changer d'angle ensuite d'une pichenette sur les guidons pour accélérer gaz en grand (la douceur de ce moteur donne vraiment confiance), tout en redressant progressivement la moto. Du grand art pour un bonheur incommensurable. Pas de défauts ? Si, deux. Ou plutôt un et demi, car le premier est facile à corriger. Trop molles dans la première partie de leur course, les suspensions demandent à être bien freinées (avant tout la précontrainte des ressorts) pour éviter des dribbles de la roue arrière lors des freinages violents. Une fois les ressorts pré-chargés, la Suzuki trouve un équilibre parfait. L'autre défaut concerne le double disque de 320 mm de diamètre pincé par des étriers dont les 4 pistons manquent franchement de mordant. Voilà pourquoi, même si la Suzuki réalise le meilleur chrono de ces qualifications, ça ne fait pas d'elle la gagnante toute désignée. Rendez-vous est pris pour la finale. ■

#### APRILIA RSV 1000



##### FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR** bicylindre en V à 60°, 4-temps, 997,6 cm<sup>3</sup> (97 mm x 67,5 mm) ; alimenté par injection, annoncé pour 128 ch à 9 500 tr/mn.

**PARTIE-CYCLE** 2 longerons alu ; fourche Ø 43 mm (déb. : 120 mm) ; mono-amortisseur arrière (déb. : 135 mm) ; double disque avant de 320 mm (étriers 4 pistons) ; pneu AV 120/70 x 17 ; AR 190/50 x 17 ; empattement : 1 415 mm ; angle de colonne/chasse : 24°50'/97 mm.

Prix : 84 990 F

##### CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : **218 kg**  
Puissance vérifiée : **128,5 ch à 9350 tr/mn**  
Couple vérifié : **10,6 mkg à 7 000 tr/mn**  
Vitesse maxi vérifiée : **263 km/h**  
Accélération 0 à 400 m : **10"6 (208 km/h)**  
Accélération 0 à 1000 m : **19"9 (247 km/h)**

#### DUCATI 996 BIPOSTO



##### FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR** bicylindre en V à 90°, 4-temps, 996 cm<sup>3</sup> (98 mm x 66 mm) ; alimenté par injection, annoncé pour 112 ch à 8 500 tr/mn.

**PARTIE-CYCLE** cadre treillis ; fourche Ø 43 mm (déb. : 127 mm) ; mono-amortisseur AR (déb. : 130 mm) ; 2 disques AV de 320 mm (étriers 4 pistons) ; pneu AV 120/70 x 17 ; AR 190/50 x 17 ; empattement : 1 410 mm ; angle de col./chasse : régl. de 23°30' à 24°30' / de 91 à 97 mm.

Prix : 101 080 F

##### CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : **221 kg**  
Puissance vérifiée : **118 ch à 9850 tr/mn**  
Couple vérifié : **9,9 mkg à 6380 tr/mn**  
Vitesse maxi vérifiée : **260 km/h**  
Accélération 0 à 400 m : **11"1 (201 km/h)**  
Accélération 0 à 1000 m : **20"9 (236 km/h)**

#### HONDA VTR 1000 SP1



##### FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR** bicylindre en V à 90°, 4-temps, 999 cm<sup>3</sup> (100 mm x 63,6 mm) ; alimenté par injection, annoncé pour 136 ch à 9 000 tr/mn

**PARTIE-CYCLE** périmétrique alu ; fourche Ø 43 mm (déb. : 130 mm) ; mono-amortisseur arrière (déb. : 120 mm) ; double disque avant de 320 mm (étriers 4 pistons) ; pneu AV 120/70 x 17 ; AR 190/50 x 17 ; empattement : 1 409 mm ; angle de colonne/chasse : 24°30'/101 mm.

Prix : 99 171 F

##### CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : **220 kg**  
Puissance vérifiée : **126,8 ch à 8880 tr/mn**  
Couple vérifié : **10,7 mkg à 7 780 tr/mn**  
Vitesse maxi vérifiée : **275 km/h**  
Accélération 0 à 400 m : **10"8 (205 km/h)**  
Accélération 0 à 1000 m : **20"2 (242 km/h)**

#### SUZUKI GSX-R 750



##### FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR** 4 cylindres, 4-temps, 749 cm<sup>3</sup> (72 mm x 46 mm) ; alimenté par injection, annoncé pour 141 ch à (?) tr/mn.

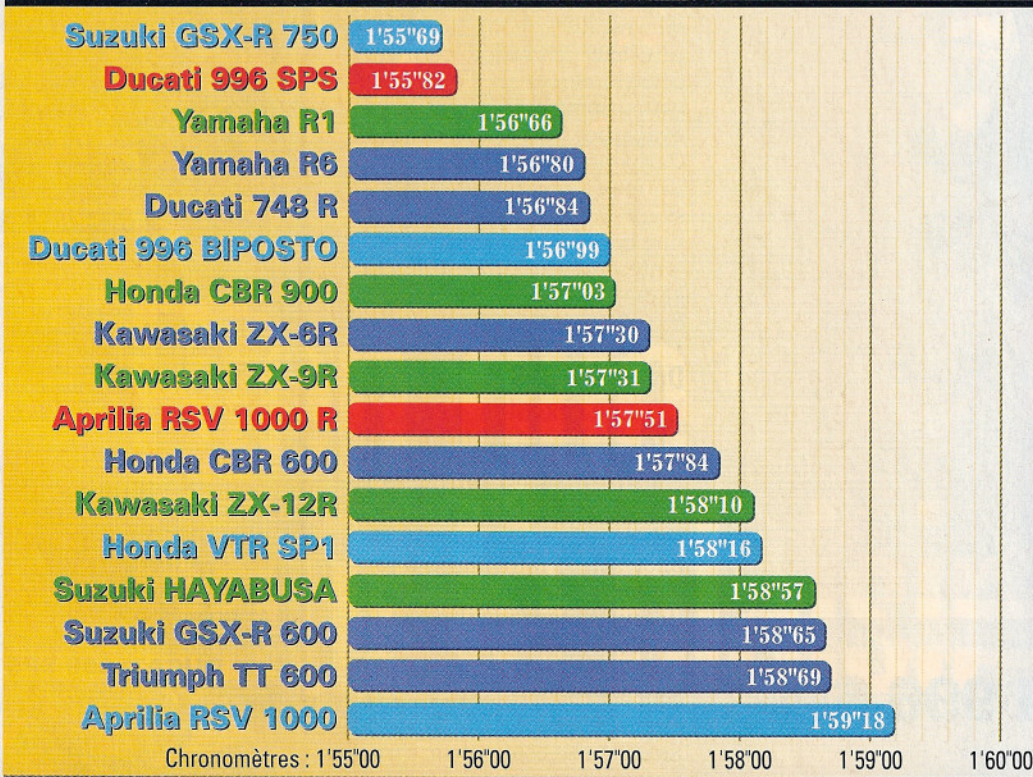
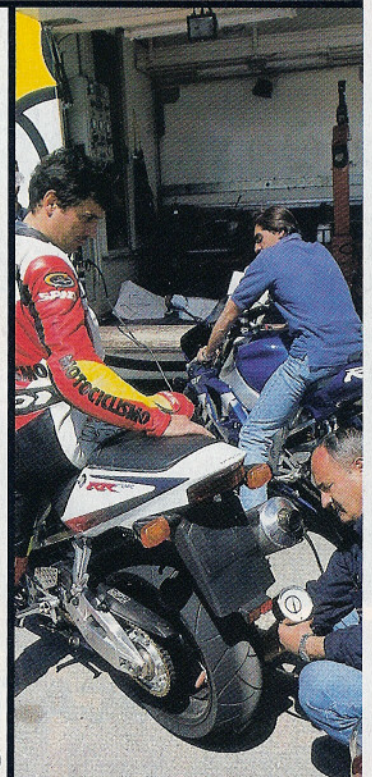
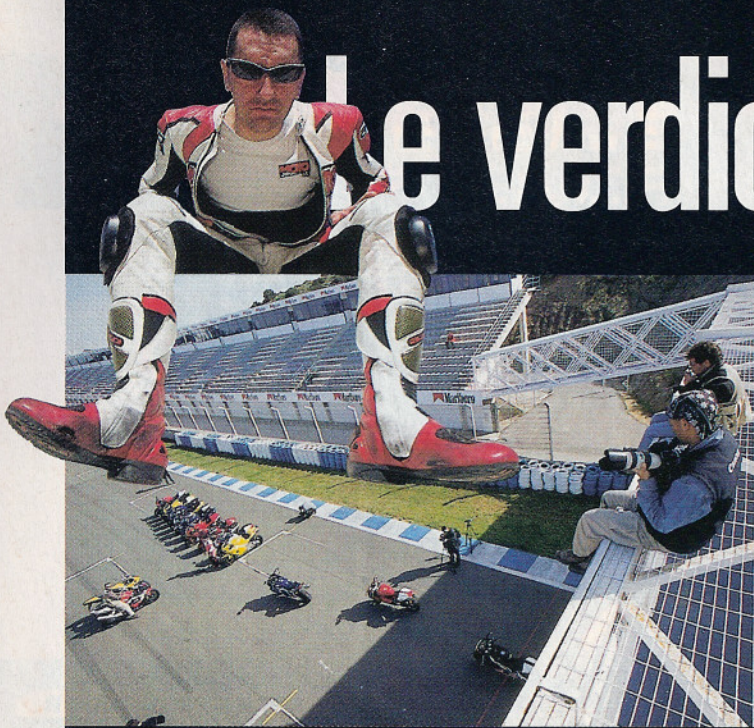
**PARTIE-CYCLE** 2 longerons alu ; fourche Ø 43 mm (déb. : 125 mm) ; mono-amortisseur arrière (déb. : 130 mm) ; double disque avant de 320 mm (étriers 4 pistons) ; pneu AV 120/70 x 17 ; AR 180/55 x 17 ; empattement : 1 410 mm ; angle de colonne/chasse : 24°96 mm

Prix : 72 900 F

##### CHIFFRES CLÉS

Poids tous pleins faits vérifié : **194 kg**  
Puissance vérifiée : **143 ch à 12500 tr/mn**  
Couple vérifié : **8,7 mkg à 10260 tr/mn**  
Vitesse maxi vérifiée : **278 km/h**  
Accélération 0 à 400 m : **10"8 (215 km/h)**  
Accélération 0 à 1000 m : **19"9 (253 km/h)**

# Le verdict des qualifs



● Grand ordonnateur de cet événement, *Motociclismo* Espagne n'a pas fait dans le détail pour ce comparatif : 17 machines, 6 magazines invités, trois équipes TV, un banc de puissance, Michelin pour les pneus... et Coutelle pour nous offrir la seule chute de ces deux jours de folie !

