

TOUS LES JEUDIS

# MOTO JOURNAL

DOM (avion) : 4,50 € - BEL : 3,50 € - ESP : 3,45 € - GR : 4,00 € - ITA : 4,70 € - JAP : 4,50 € - LUX : 3,20 € - PAK : 3,45 € - PRT : 3,45 € - RUS : 4,50 € - SLO : 4,50 € - UK : 4,50 €



## COMPARATIF

- APRILIA RSV 1000 ● DUCATI 998
- HONDA VTR 1000 SP-2

# FINES LAMES

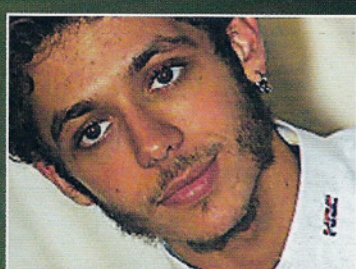
LE V-TWIN SPORT, UN VRAI CHOIX CULTUREL



## PORTRAIT

### ROSSI ET LE HRC

Le contrat  
du siècle



## CONTACT

### BENELLI TORNADO

Le trois pattes  
qui chante

## SCOOP

# TOUS LES CODES DE DEBRIDAGE

LA BONNE MANIP'  
POUR METTRE VOTRE  
MOTO EN FULL

T 02042 - 1513 - F: 3,00 €



**SPORT** ● Motocross : Pichon vainqueur au GP des Pays-Bas  
● Championnat de France vitesse : les teenagers déboulent

**essai** COMPARATIF

● APRILIA RSV 1000 ● DUCATI



# Les mille à

# UCATI 998 • HONDA VTR 1000 SP-2

Avec la VTR 1000 SP-2, Honda compte bien remettre les pendules à l'heure dans le clan des twins sportifs. Mais pendant que Honda bossait sur sa VTR, Ducati et Aprilia ne sont pas restés les bras croisés...

Par Vincent Vallon, photos Bertrand Thiébault.

CHIFFRES MJ

## Aprilia RSV 1000

Puissance 109,5 ch  
Vitesse 259 km/h  
Poids 213,6 kg

**12 499 €**  
**81 998 F**

Dispo. immédiate

## Ducati 998

Puissance 105,2 ch  
Vitesse 248 km/h  
Poids 217,2 kg

**16 000 €**  
**104 953 F**

Dispo. immédiate

## Honda VTR SP-2

Puissance 107,7 ch  
Vitesse 256 km/h  
Poids 217,4 kg

**+ de 15 245 €**  
**+ de 100 000 F**

Dispo. immédiate

# deux pattes

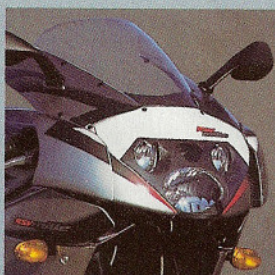
APRILIA RSV 1000



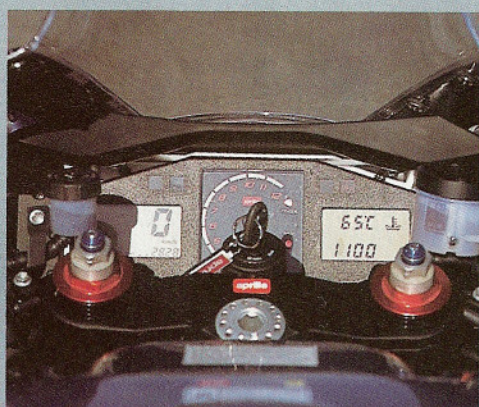
**Manga** Si son esthétique est un brin torturée, la RSV n'en est pas moins l'un des meilleurs twins sportifs du moment. Ultra-homogène, facile et redoutable d'efficacité, c'est une arme, sur route comme sur piste.



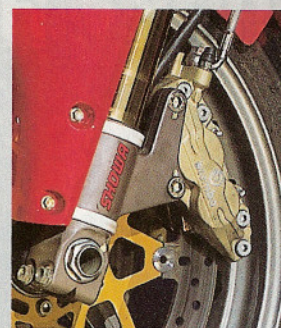
**Big Bertha**  
L'énorme silencieux double sortie de la RSV masque le superbe bras oscillant type banane. Notez aussi les minuscules repose-pieds, comme sur les brêles de course.



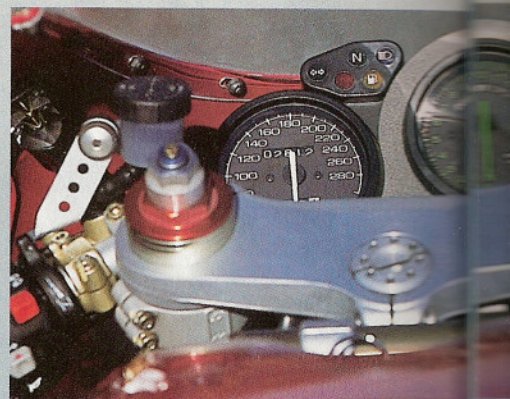
**Bodyguard** La RSV offre la meilleure protection et permet de croiser à 180 km/h sans souci. En revanche, son éclairage est médiocre.



**Rital touch**  
Le tableau de bord de l'Aprilia est très complet. Tout y est, même un chrono embarqué, que l'on déclenche avec l'appel de phare et qui mémoriserait vos performances. Utile et frime, c'est l'Italie !



**Couac**  
Normalement, le Brembo série Or, c'est d'la balle ! Pourtant, nous n'avons pas retrouvé le mordant ni le feeling procurés habituellement par cet équipement.



DUCATI 998



**Légende** Malgré son âge canonique (8 ans), les lignes sont belles, épurées et évocatrices. On plaint le designer

**F**aire le choix d'une sportive bicylindre aujourd'hui, c'est refuser la course à la puissance maxi et même se contrefoutre du sacro-saint rapport poids/puissance. Parce que, sorti de la compétition, un quatre cylindres miauleur aura toujours raison (pour ce qui est des performances maxi) d'un twin grondeur. Et alors? Choisir un bicylindre sportif, c'est affirmer un choix culturel, un sens mécanique aigu. Répondre à un incontournable

besoin de ressentir deux énormes gamelles s'agiter à chaque accélération. C'est s'intéresser de près à une architecture moteur où toutes les ouvertures sont permises (de 60 à 90 degrés). Tenter de comprendre par quel tour de force chaque constructeur sera parvenu à loger cet objet de tous les fantasmes, ce moteur en V, si étroit mais tellement long et encombrant au moment de lui trouver une place entre deux roues. Bref, craquer pour une Honda 1000 VTR SP-2, une

Aprilia RSV 1000 ou une Ducati 998 est rarement un choix innocent, souvent une affaire passionnelle. C'est sans doute pour quoi, quand on les a sous la main, on ne peut s'empêcher de les détailler minutieusement avant de les essayer. La Honda VTR SP-2, c'est la vraie nouveauté, celle que tout le monde attend (y compris ses deux concurrentes... au tournant). Avec sa robe blanc et argent, sa ligne sobre et de magnifiques pièces en alumi-

nium (bras oscillant, cadre), la VTR reste classieuse. Ne vous fiez pas à son physique quasiment inchangé (juste de nouveaux coloris et une bulle plus protectrice), le meilleur de la SP-2 est à l'intérieur. Son châssis a bénéficié d'une sérieuse mise à jour pour évoluer vers une géométrie plus radicale... très proche de celle d'une Ducati 998 : train avant plus fermé (angle de colonne de 23,5° et chasse de 94,1 mm au lieu de 24,3° et 101 mm auparavant) pour amé-



**Détail** C'est marqué là, en petit, et ça veut dire que cette 998 hérite des modifications moteur de la compé-client de l'an passé. Le moteur est à la fois plus souple et vif. Miam !



**Racingue** C'est beau et truffé de détails alléchants, comme la petite patte en alu du bocal de liquide hydraulique d'embrayage. Pour la compète, la 998 permet de modifier l'angle de chasse. Une brêle de course, quoi !



es de la Ducati continuent de faire fantasmer. en charge de dessiner sa remplaçante...

## HONDA VTR 1000 SP-2



**Trompe-l'œil** Si la SP-2 ressemble à sa devancière, elle progresse beaucoup sur le plan dynamique. Malgré tout, elle souffre d'une position de conduite étriquée et d'un certain manque de charisme.

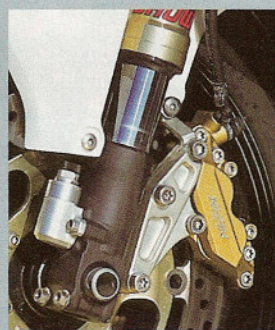
### Maous

Qui dit moto d'exception dit pièces d'exception. Le bras oscillant de la VTR SP-2 semble repiquer celui de la NSR de Rossi. C'est beau... et rigide !



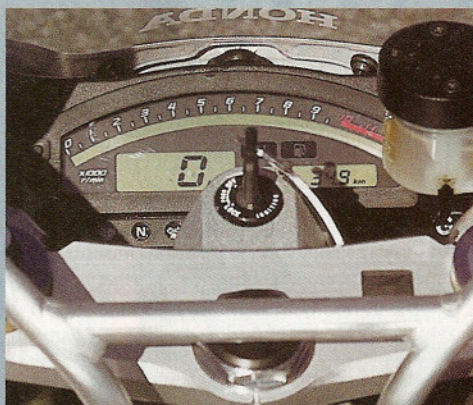
### Aouch !

Attention, freins de compète à ne pas mettre entre toutes les mains. Même sur piste, on freine d'un doigt sur la Honda tant c'est puissant. Rassurez-vous, il reste progressif.



### Cage

Encerclé par le magnifique renfort de bulle en aluminum, le tableau de bord de la SP-2 fait la part belle aux cristaux liquides. En pleine action, le compte-tours n'est pas des plus lisibles.



**K-do** Avec la SP-2, vous aurez aussi droit à un embryon de selle passager livrée avec des stickers aux couleurs de la moto d'usine et un pass pour la saison de Superbike.

liorer la vivacité, empattement allongé par l'adoption d'un bras oscillant plus long de 15,8 mm afin d'accroître la stabilité, recen-

trage des masses, réduction du poids non suspendu : Honda a affûté sa VTR. Les évolutions moteur sont plus modestes : ligne

d'échappement redessinée et allégée, cornets d'admission plus gros (de 54 à 62 mm de diamètre) et nouveaux injecteurs plus per-

formants (12 jets au lieu de 4 pour une meilleure pulvérisation). Dans cette opération, la VTR gagne 4 ch pour atteindre 134 ch →

# ECONOMISEZ SUR VOTRE ASSURANCE MOTO



[www.assurance-moto.net](http://www.assurance-moto.net)

01 45 29 36 75

3615 EUROAS (0,34 €/mn)

LE SPECIALISTE  
DE L'ASSURANCE MOTO



Les concurrents en Superbike n'ont qu'à bien se tenir ! Car avec de telles machines, difficile de ne pas se prendre pour un pilote. Bon, au niveau des chronos, c'est pas encore ça, mais pour le reste, on s'y croit !

## Plaisir esthétique, plaisir du twin, alternative aux quatre cylindres

→ en version libre, tout en accusant 4 kg de moins sur la balance (194 kg à sec).

### Les ritales sont bridées

Mais les autres constructeurs ne sont pas restés les bras ballants. La Ducati, fine comme une lame, arbore toujours sa ligne mythique. Il n'y a rien à jeter, les moindres détails suent la per-

formance. Esthétiquement, mis à part de nouvelles frettes de frein et des œives de carénage modifiées, rien de nouveau. Personne ne s'en plaindra, même si l'on attend avec impatience celle qui lui succédera. Remplaçante de la 996, la 998 Testastretta hérite de la culasse et de l'injection de la compé-client de l'année dernière, la 996 R. Un grand bond en avant, puisque la 998 annonce

123 ch en version libre contre 112 ch pour l'ancienne 996. C'est comme ça, chez Ducati, les sportives bénéficient des évolutions techniques développées en course. Et une fois ces données assimilées, la mention Testastretta sur les flancs de carénage prend une autre dimension. L'Aprilia RSV 1000 est certes moins élégante, moins racée, et son habillage beaucoup plus volumineux épouse parfois des formes un poil *too much*, comme sa partie arrière de selle. Mais lorsqu'on se penche de plus près sur la bête, on s'aperçoit vite que ça fleure bon l'efficacité et l'expérience de la piste. Comme la moto de Melandri en GP 250, la RSV dispose de déflecteurs latéraux au niveau du nez de carénage. Matez aussi le cadre alu, poli comme un miroir et aux soudures propres et nettes. Le bras oscillant asymétrique type banane, digne de trôner sur la table de votre salon, achève la touche "racing". De bon augure... En version libre, la RSV annonce elle aussi une puissance coquette (130 ch). Hélas, nos trois belles sont en version 100 ch...

### Chauffe, Marcel !

Les sonorités de ces trois V2 sont très différentes. La Ducati gronde, l'Aprilia cogne, la Honda sonne métallique. D'entrée de jeu, on comprend que la VTR ne trahit pas sa lignée. Des commandes douces, une finition léchée (même si on aurait aimé un peu moins de fouillis derrière la bulle)... Ça inspire le sérieux. Mais la position de conduite surprend : elle est très étriquée. La selle haute et très proche des bracelets donne au pilote le sentiment d'être posé sur la moto sans vraiment faire corps avec elle. Toutefois, dès les premières courbes, l'agilité de la SP-2 fait mouche. Son avant très léger et précis se laisse mener du bout des guidons. Et pour vous arrêter, vous pouvez compter sur le double disque avant, régal d'agrément et d'efficacité, même s'il demande un léger temps d'adaptation tant son attaque est franche et immédiate. Revers de cette force, le transfert de masses est copieux lors des freinages, et comme il est couplé à une position de conduite très bas-

LE TOP POUR...

**L'AUTOROUTE** L'Aprilia, sans hésiter, pour sa bonne protection, sa position de conduite conciliante et son autonomie importante. Derrière, la Honda tire son épingle du jeu grâce à une bulle bien conçue et une autonomie décente. Avec la 998, c'est ambiance course : protection minimale, position contraignante... **LA ROUTE** L'Aprilia met en avant son excellente polyvalence, tant en matière de confort que de performance. Derrière, la Honda profite de sa protection correcte, d'une transmission très douce et d'un châssis évident. Quant à la 998, il faut la piloter et prier pour qu'une série de bosses ne transforme pas votre promenade en rodéo. **LE SPORT** La 998 ouvre le bal et récolte ici les fruits de sa conception exclusive. L'Aprilia devance la Honda grâce à son efficacité globale très supérieure et sa meilleure accessibilité. **LA VILLE** L'Aprilia s'acquitte honorablement de la tâche grâce à une position de conduite conciliante et un moteur souple. Juste derrière, la Honda paye ses guidons très bas mais s'avère néanmoins correcte. Sur la Ducati, c'est un enfer : ça braque pas, les commandes sont dures et les pots crament les fesses. **LE DUO** On n'achète pas ce genre de machine pour ça et on n'a même pas voulu essayer, c'est dire !