

A l'épreuve de la piste

Chronos réalisés à Pau-Arnos par Stéphane Coutelle

Aprilia RSV 1000 1'28"8

Ducati 998 1'28"8

Honda VTR SP-2 1'30"00

Pau-Arnos est un circuit technique avec beaucoup de relief. Ses caractéristiques avantagent les machines légères et disposant d'une bonne accélération. Nos trois twins bridés à 100 ch ne ressemblent pas franchement à une 250 2-temps (LA machine idéale pour ce tracé), néanmoins, la grande variété technique du tracé révèle amplement les avantages et défauts de nos trois belles.

Désormais aussi rigoureuse sur piste que sur route, la SP-2 est dotée d'un train avant sain et très agile. Son freinage n'appelle que des éloges : il est puissant, endurant et d'un bon feeling au levier. Pourtant, elle se fait larguer au chrono par l'Aprilia et la Ducati, et ce malgré un moteur aux performances très proches. En fait, la Honda perd du temps à cause d'une instabilité chronique dans les changements d'angle à haute vitesse ou au passage de bosses. C'est le cas pour l'entrée du pif-paf en aveugle en bout de ligne droite, où la Honda avait un moment de flottement avant de reprendre ses appuis. C'est le cas à la sortie du pif-paf où la zone d'accélération est très bosselée. Enfin, la belle affiche aussi une tendance à élargir au freinage sur l'angle. Ajoutez à cela une position de conduite atypique et vous tenez les explications de ce relatif manque de performance. La SP-2 a énormément progressé par rapport à la SP-1, mais pas encore assez pour taxer la concurrence.

Sur la piste, la Ducati 998 est comme un poisson dans l'eau. Son train avant est précis et son châssis affiche une stabilité sans faille tant que le bitume n'est pas fripé. La position de conduite est un modèle d'ergonomie pour un usage piste, tandis que le moteur vif et très plein permet de bien s'extraire des courbes. En revanche, c'est la plus physique et délicate à exploiter. Ses points faibles résident dans un freinage qui manque sérieusement de mordant (sur route aussi), une mise sur l'angle très physique ainsi qu'une relative allergie aux bosses, qui peuvent mettre à mal sa stabilité.

Comme sur la route, la RSV est très efficace. Facile à inscrire sur l'angle, stable, bonne freineuse et dotée d'un train avant précis et rassurant, elle ne souffre que d'une certaine inertie pour passer d'un angle à l'autre (notamment dans le tire-bouchon), ainsi que d'un moteur peu démonstratif, même s'il est efficace. A Pau, l'Aprilia s'est montrée à l'aise partout en s'accommodant mieux que les autres des fripures du bitume. Si son niveau de performance global égale celui de la Ducati, la RSV est beaucoup moins physique et délicate à exploiter.

→culée sur l'avant, on a parfois l'impression d'atteindre les limites du train avant. Un manque de feeling qui n'a rien de rédhibitoire sur route, mais il est dommage de ne pas pouvoir profiter à plein de ce train avant. D'autant que la protection est désormais correcte et que l'autonomie s'avère acceptable (environ 190 km avant la réserve), ce qui n'était pas le cas sur la SP-1. Quand on force le rythme, la VTR demeure sereine et conserve son agilité. Le seul moyen de la mettre en défaut reste d'attaquer sur route bosselée. Là, les réactions sèches de ses suspensions finissent par avoir raison de sa stabilité. Elle se désunit et son large pneu arrière semble sauter d'une bosse à l'autre. Quelle importance, me direz-vous, dans la mesure où ces motos sont taillées pour les grands espaces et les bitumes nickel ? C'est juste qu'on en a profité pour tailler la

route et qu'on s'attendait à des suspensions un peu mieux contenues (même si le progrès par rapport à la SP-1 est net).

Quant au twin Honda, il se montre policé et linéaire. Il accepte de reprendre dès 2 500 tr/mn sur les trois premiers rapports, puis à 3 000 tr/mn ensuite, soit un seuil de 90 km/h en sixième. A ce régime et jusqu'à 130 km/h (soit 4 200 tr/mn), il vibre curieusement, au point que ses rétros et le tête de fourche entrent en résonance. Une fâcheuse conséquence du bridage. Résultat : dans cette plage de régime, la VTR SP-2 marque une pause dans ses envolées et peine même à s'en sortir. C'est d'autant plus dommage qu'il s'agit de la plage de régime la plus fréquemment utilisée sur route. Le phénomène se répète de 5 200 à 6 000 tr/mn, mais sans les vibrations. Le moteur hésite à nouveau, s'ébroue, puis repart

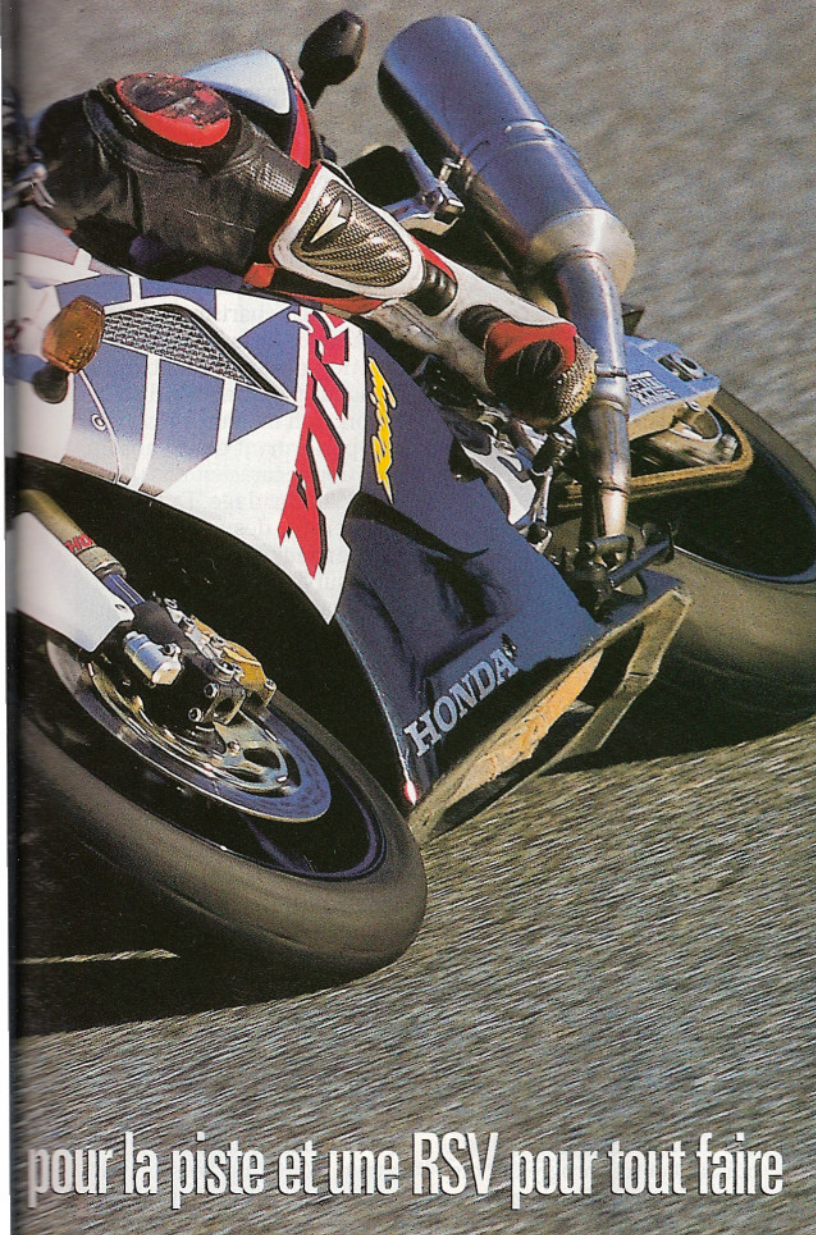


Sur la piste, la VTR SP-2 enterre sa devancière. Elle est plus vive, plus agile et ne se verrouille pas sur les freins. Très efficace, son moteur manque cruellement de caractère. Foutu bridage !

Une VTR SP-2 pour l'esprit, une 998

Sur la piste, la RSV affiche une aisance et une efficacité hors du commun. Du pilote chevronné au poireau, elle rassemble tous les suffrages.





pour la piste et une RSV pour tout faire



sans faiblir jusqu'à 9 000 tr/mn, mais sans la force de traction propre au bicylindre. On reste sur notre faim, et d'autant plus qu'en version libre, la bête affichait un tout autre tempérament lors de notre prise de contact effectuée sur le circuit d'Almeria, en Espagne : franche, vive et puissante dans ses montées en régime, avec une allonge respectable !

Ducati 998 cherche dompteur

Mieux vaut le savoir : le milieu naturel de la Ducati, c'est davantage la piste que la route. Mais si votre trip est de vous glisser mentalement dans la peau de Foggy à chacune de vos escapades, vous saurez endurer, voire savourer sa définition très... absolue du sport. La 998 ne s'embarrasse d'aucun compromis en matière de confort. Elle

offre la position de conduite la plus extrême des trois, très typée circuit, avec les fesses haut placées (cuites par les échappements au moindre ralentissement) et le haut du corps basculé sur l'avant, en appui sur les poignets. C'est vite usant, mais on l'accepte quand il y a une récompense à la clé. Quel moteur, ce bicylindre en L ! Plus souple et disponible que par le passé, il est surtout beaucoup plus vif dans ses montées en régime. Utilisable dès

2 500 tr/mn sur les trois premiers rapports (3 000 tr/mn sur les suivants), il tracte bien jusqu'à 4 500 tr/mn, régime où il hésite une fraction de seconde avant de repartir de plus belle jusqu'à 8 500 tr/mn, où sa puissance stagne enfin. Sa vivacité et sa réponse à la moindre sollicitation des gaz en font un gros jouet enthousiasmant.

Sur route, forcément, une 998, ça se mérite : vous devrez sans cesse être mobile sur la machine →



▶ 1 400 km parcourus au total, dont 600 sur autoroute, 100 sur route nationale, 690 sur départementale et 10 en ville.



Avignon, Uzès, Alès, Florac, Séverac-le-Château, Rodez, Villefranche-de-Rouergue, Cahors, Villeneuve-sur-Lot, Agen, Condom, Nogaro, Orthez, Arnos, Aire-sur-l'Adour, Langon, Bordeaux, Paris.

BONS PLANS

▶ **Le Rince-cochon**, apéritif à base de vin rouge et d'épices servi dans un petit verre Duralux. Vous pouvez aussi opter pour le kir à la liqueur de châtaigne. Où trouver de tels breuvages ? A La Taverne, petit resto pittoresque de Rodez situé 23, rue de l'Embergue, dans la vieille ville. Le cadre est sympa, les spécialités régionales (aligot en tête) valent le coup et les prix sont raisonnables (comptez 20 € environ pour un bon repas, vin compris).

La Taverne, tél. : 05.65.42.14.51

▶ **La grange à Nanard 2, le retour.** Après une journée de piste sur le magnifique et très technique tracé de Pau-Arnos, il y a un rituel : Bernard Teulé, propriétaire du circuit et bon vivant devant l'Éternel, nous attend dans sa grange avec des spécialités locales (andouille, jambon de pays...),

du bon vin et de multiples anecdotes, qu'il déclame avec verve devant son auditoire conquis. Merci Bernard !

MAUVAIS PLAN

▶ **La ménagerie du circuit de Pau**, avec, par ordre d'apparition, trois chevreuils qui passent en rang d'oignons sous nos mirettes à 10 heures du mat, puis retentent une traversée de la piste à la tombée de la nuit (dans un virage lent, fort heureusement). A la même heure, le caniche du resto voisin est venu défendre son territoire à l'épingle, avant qu'un petit chat blanc ne fasse le gros dos au milieu de la descente (qui passe plein angle à 200...). Si cette vilaine bête n'avait pas eu la bonne idée de faire demi-tour à notre arrivée, il y aurait eu de la viande hachée et des frais sur les motos...

COMPARATIF

La 998 ne tolère pas l'approximation. C'est une moto de course qui se pilote, même sur la route. Un régal de stabilité et d'efficacité. En revanche, il faut avoir la santé et le mode d'emploi pour l'exploiter.



→ pour ne pas la subir. Anticiper et accompagner le déclenchement du virage avec le haut, ne jamais être en retard d'une seule note ! Mais si l'on est nanti d'une bonne condition physique, une fois le mode d'emploi assimilé, c'est le panard assuré. Vous profiterez alors à plein de la 998, stable, précise et toujours franche dans ses réactions – son freinage manque cependant un peu de mordant et de feeling. La puissance est là, mais il faut tirer fort. Au rayon des désagréments, on trouve la boîte dure, un point

mort qui joue à cache-cache à chaque feu rouge, tandis que l'embrayage, raide comme la justice, vous lamine l'avant-bras. On vous avait prévenus ! N'empêche qu'avec son moteur qui pète le feu et sa partie-cycle rivée au sol, le plein de sensations est garanti. N'est-ce pas là l'essentiel ?

RSV 1000 : la révélation

A bord de l'Aprilia, le contraste est flagrant. Elle est volumineuse, très logeable et dotée d'une posi-

tion de conduite moins extrême. On a presque le sentiment d'être sur une sport-GT. Comble du luxe, sa selle se montre plutôt accueillante et ses suspensions sont, de loin, les plus confortables. Pourtant, ne craignez pas pour sa tenue de cap, car elle est au-dessus de tout soupçon. Très stable, naturelle et instinctive, l'Aprilia RSV Mille nous a bluffés. Comme quoi une sportive peut être efficace sans pour autant être spartiate. À l'attaque, son train avant est un bonheur de précision et de feeling, tandis que son freinage (double disque puissant et très progressif, bien secondé par un élément arrière efficace) mérite tous les éloges. Seul bémol : elle réclame plus de muscles dans les enchaînements que la SP-2. Mais malgré cette inertie supérieure, elle demeure au final moins physique à emmener que la 998. Grâce au bon senti du train avant (elle s'est enfin décidée à chauffer des Dunlop D 207 efficaces), la RSV se paie même le luxe d'offrir la plus grande facilité de conduite. Malheureusement, il y a une ombre au tableau, et pas des moindres, puisqu'il s'agit de son moteur, ou plutôt de son bridage... raté (décidément, les twins ont bien du mal à s'accommoder de nos 100 ch). Jusqu'à 3500 tr/mn, tout va bien. Ensuite, c'est le chaos pendant 2000 tr/mn, soit jusqu'à 5500 tr/mn. Le moteur hésite, donne la sensation de s'étouffer, pour repartir enfin et s'exprimer pleinement jusqu'au rupteur. Ce n'est plus un trou moteur, mais un gouffre ! Quel gâchis, surtout sur une machine aussi homogène jusqu'alors !

Caramba, encore raté !

La VTR SP-2 corrige donc brillamment les défauts de sa devancière (la SP-1, très critiquée par le passé), tant en matière de châssis que de protection ou d'autonomie. On s'attendait pourtant à plus de brio de la part d'une machine aussi prestigieuse. Elle n'a ni le charisme de la 998, ni l'aisance de la RSV 1000. Sa position de conduite étriquée demande trop d'efforts d'adaptation. Son moteur, s'il s'avère très performant dans l'absolu, perd trop de caractère dans l'opération du bridage. Enfin, elle mériterait des suspensions encore mieux contenues, notamment sur les bosses. Bonne partout, mais excellente nulle part, la Honda manque à notre goût de parti pris dans le créneau du twin sport. Et bien que ses qualités soient palpables, il manque à la VTR ce petit supplément d'âme qui fait toute la différence et auquel on peut prétendre sur une machine de ce calibre. Avec la 998, vous achetez une moto de course et une part de rêve. Son moteur est explosif et sa partie-cycle ad hoc vous permet de l'exploiter largement. Le seul hic, c'est qu'il vous faudra posséder un sacré bagage technique et une bonne condition physique pour vous éclater au quotidien avec cette machine mythique. Quant à l'Aprilia, c'est une révélation. Machine très performante sur piste à condition d'être bien chaussée, nous avions un peu oublié ses exceptionnelles qualités de sportive adaptée à la route. Son relatif confort, sa protection correcte et son efficacité nous ont séduits. C'est une sportive accessible qui distille son lot de sensations tout en étant redoutable au chrono. Et encore, nous ne bénéficions pas, lors de cet essai, de la version R (qui dispose de jantes allégées et de suspensions Ohlins) qui correspond encore mieux à la philosophie des deux autres motos de ce comparatif. Certes, le moteur de la RSV est mal bridé et son esthétique un rien torturée ne fait pas l'unanimité. Pourtant, à son guidon, tout le monde y trouve son compte. Les débutants salueront sa facilité de conduite, ses performances et son confort. Les pilotes chevronnés apprécieront en plus son châssis de très haute volée. Ce n'est pas pour rien que la RSV Mille est le twin sportif le plus vendu en Europe. ■

REVUE DE DÉTAILS

ASPECTS PRATIQUES

ANTIVOL

Blocage de direction guidon braqué à gauche sur la Ducati et l'Aprilia, des deux côtés sur la Honda. Clef codée pour la Ducati. Honda s'en dispense sur la VTR, alors qu'il en équipe sa Deauville. Allez comprendre...

BAGAGES

Ratié de prévu sur la Ducati, 4 tétons pour accrocher des sandows pour les autres, mais franchement, on vous le déconseille, à moins de vouloir rayer votre arrière de selle.

BÉQUILLE

Latérale sur les trois machines, stable et sans souci.

ESSENCE

Bouchon fermant à clef sur charnière pour les trois. Pas de jauge d'essence, mais un témoin de réserve sur chaque machine.

LEVIERS

Réglage d'éloignement des leviers de frein et d'embrayage par

molette multiposition sur la Ducati et l'Aprilia. Réglage par roulette pour l'embrayage de la Honda et molette 6 positions pour le frein.

RETROS

Presque inutilisables sur la Ducati, tout juste suffisants pour l'Aprilia et la Honda.

SELLE

Pas de coffre pour la Ducati. Vaste coffre sous la selle passager (ou le dossier) sur l'Aprilia et la Honda. On peut y ranger un U et une combinaison de pluie. Bien vu !

SUSPENSIONS

Réglables en précharge, compression et détente sur les trois, tant à l'avant qu'à l'arrière. Sur la Ducati, on peut faire varier l'angle de colonne de direction (de 23,5 à 24,5°).

TABLEAU DE BORD

Réduit au strict minimum sur la 998 : compteur et compte-tours analogiques, température d'eau, un seul trip, quelques

voyants et basta. Idem pour la Honda, mais tout digital. L'Aprilia dispose de tout ça, avec, en plus, l'heure et un chrono embarqué pour valider ses progrès sur piste (possibilité de mémoriser ses tours, déclenchement du chrono à l'appel de phare).

TROUSSE À OUTILS

Idem pour les trois : pauvre et de mauvaise qualité.

ENTRETIEN COURANT

CHAÎNE

Système à roue poussée avec contre-écrou pour les Honda et Aprilia, par excentrique (monobras oblige) sur la Ducati.

NIVEAU D'HUILE

Contrôle par lucarne sur nos trois belles. Remplissage peu commode sur la Honda.

PLAQUETTES

Contrôle d'usure relativement facile à effectuer sur les trois machines.

NOTES ET CLASSEMENT

NOTE MAXI
APRILIA RSV 1000
DUCATI 998
HONDA VTR 1000 SP-2

MOTO JOURNAL

COMMENTAIRES

MOTEUR

Performances	60	55	58	55
Souplesse	20	16	14	15
Couple	20	16	18	17
Vivacité	20	16	18	16
Sensations	20	16	18	15
Boîte de vitesses	20	16	14	18
TOTAL	160	135	140	136

COMPORTEMENT

Stabilité	30	28	27	25
Agilité	30	26	25	27
Précision	30	28	28	27
Sur mauvais revêtement	30	25	22	23
Freinage	30	28	26	27
TOTAL	150	135	128	129

VIE À BORD

Position	20	18	15	16
Protection	10	8	6	7
Confort selle/suspensions	20	15	12	14
Vibrations	10	9	7	6
Équipement	20	16	14	15
Aspects pratiques	10	8	6	7
Passager	10	5	5	5
TOTAL	100	79	65	70

BUDGET

Prix d'achat	20	16	13	13
Consommation	30	26	28	22
TOTAL	50	42	41	35

NOTE FINALE **460** **391** **374** **370**

CLASSEMENT FINAL **1** **2** **3**

LE PODIUM MOTO JOURNAL

1^{RE} APRILIA RSV 1000

► Surprenante d'efficacité et de rigueur, la RSV sait aussi se faire conciliante au quotidien grâce à son confort très correct et sa bonne protection. Une machine très aboutie et homogène qui ne souffre finalement que d'un bridage moteur mal conçu.

2^E DUCATI 998

► Même si c'est une des machines les plus exclusives qui soient, la 998 ne manque pas d'atouts. Son nouveau moteur vous rendra zinzin tant il pousse au crime tandis que sa partie-cycle reste un régal de précision sur bon revêtement. La 998 est une machine de course homologuée et en possède aussi tous les défauts, mais Dieu que c'est bon !

3^E HONDA VTR 1000 SP-2

► Si elle corrige tous les défauts de sa devancière, on s'attendait à mieux de la part de Honda. La SP-2 est une bonne sportive, tant sur route que sur piste, mais elle manque de relief. Enfin, sa position de conduite très étreinte ne permet pas de profiter sereinement de ses qualités.



MOTEUR

► Nos trois twins souffrent du bridage. Reste que la Ducati possède sans conteste le meilleur moteur. C'est une turbine à sensations. Efficace mais linéaire, le V2 Honda déçoit un peu. Quant à l'Aprilia, il est mal bridé et souffre à bas régime. En revanche, il possède une bonne allonge.

COMPORTEMENT

► La RSV étonne par son homogénéité et son efficacité globale. La Honda souffre de sa position de conduite atypique, malgré un comportement désormais au-dessus de tout soupçon, sur route comme sur piste. La 998 paie sa conception très exclusive et perd de sa superbe à la moindre aspérité du bitume.

VIE À BORD

► La RSV sait recevoir : position de conduite agréable, protection, confort de suspension et aspects pratiques ne sont pas négligés. La SP-2 fait mieux que sa devancière, mais pêche par des suspensions mal contenues et des vibrations parasites. La Ducati est une moto de course homologuée...

BUDGET

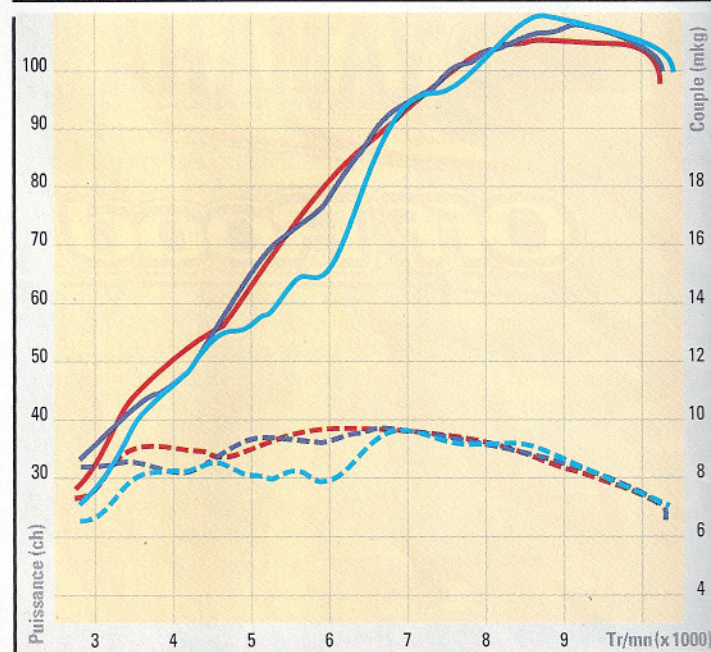
► L'Aprilia est moins chère, mais dans sa version R (suspensions Ohlins, jantes en alu forgé et non moulé), son tarif est équivalent à celui des Honda et Ducati. La Ducati a un appétit d'oiseau, la RSV sait se tenir et la Honda devient gloutonne pour peu qu'on la titille.

PUISSANCE ET COUPLE

Aprilia RSV 1000 Couple - - - - - 9,6 mkg à 6940 tr/mn
Puissance - - - - - 109,5 ch à 8664 tr/mn

Ducati 998 Couple - - - - - 9,7 mkg à 6112 tr/mn
Puissance - - - - - 105,2 ch à 9524 tr/mn

Honda VTR 1000 SP2 Couple - - - - - 9,7 mkg à 6658 tr/mn
Puissance - - - - - 107,7 ch à 9159 tr/mn



Nos trois belles utilisent des V-twins de cylindrée équivalente (2,4 cm³ d'écart maxi). Bien que l'Aprilia utilise des cotes moins supercarrées que la Honda et la Ducati, sa puissance à mi-régime est la plus faible et la plus tourmentée, la faute à un bridage raté. En dessous de 6000 tr/mn, la RSV hésite. Au-dessus de ce régime, c'est une balle ! Elle rattrape la Ducati et la Honda en puissance comme en couple et se paie même le luxe de les surpasser très nettement de 8000 à 10500 tr/mn. Belle allonge ! Avec des cotes moteur quasiment identiques (100 x 63,5 pour la Ducati et 100 x 63,6 pour la Honda), les courbes de couple et de puissance de la 998 et de la SP-2 sont très proches. Pourtant, ces deux machines distillent des sensations de conduite totalement opposées. Performant, le moteur de la SP-2 est pourtant linéaire et fade à la conduite. À l'inverse, celui de la Ducati vous rendra zinzin tant il est vif et prompt à répondre à la moindre sollicitation. De 3000 à 4500 tr/mn, il fait preuve d'une belle santé, comme en témoignent les courbes et les chiffres de reprises. Malgré le bridage, particulièrement castrateur, nos trois belles n'ont pas grand-chose à envier aux quatre cylindres coté performances.

Mesures effectuées en sortie de vilebrequin et corrigées à la norme CE 95/1.

FICHES TECHNIQUES

MOTEUR	APRILIA RSV 1000	DUCATI 998	HONDA VTR 1000 SP-2
Type	bicylindre en V à 60°, 4-temps, refroidi par eau	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double ACT entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre, réglage par pastilles	double ACT entraîné par courroie, 4 soupapes par cylindre, commande desmodromique	double ACT entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre, commandées par poussoirs
Cylindrée (alésage x course)	997,62 cm³ (97 x 67,5 mm)	998 cm³ (100 x 63,5 mm)	999 cm³ (100 x 63,6 mm)
Puissance maxi	109,5 ch à 8 664 tr/mn	105,2 ch à 9 524 tr/mn	107,7 ch à 9 159 tr/mn
Régime maxi	10 250 tr/mn	10 500 tr/mn	10 500 tr/mn
Couple maxi	9,6 mkg à 6 940 tr/mn	9,7 mkg à 6 112 tr/mn	9,7 mkg à 6 658 tr/mn
Alimentation	injection électronique	injection électronique	injection électronique
TRANSMISSIONS			
Transmission primaire	engrenage à taille droite, rapport 1,935 (42 x 17)	engrenage à taille droite, rapport 1,84 (32 x 59)	engrenage à taille droite, rapport 1,7 (68 x 40)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque à sec, commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 6 rapports, 1 ^{re} : 34,1 % ; 2 ^e : 48,7 % ; 3 ^e : 62,3 % ; 4 ^e : 78,1 % ; 5 ^e : à 89 % ; 6 ^e : 100 %	à 6 rapports, 1 ^{re} : 34,8 % ; 2 ^e : 43,6 % ; 3 ^e : 63,5 % ; 4 ^e : 78,6 % ; 5 ^e : à 89,5 % ; 6 ^e : 100 %	à 6 rapports, 1 ^{re} : 39,1 % ; 2 ^e : 53,1 % ; 3 ^e : 67,4 % ; 4 ^e : 77,6 % ; 5 ^e : 89,1 % ; 6 ^e : 100 %
Transmission secondaire	chaîne à joints toriques, braquet 17 x 42 (rapport 2,47)	chaîne à joints toriques, braquet 15 x 36 (rapport 2,4)	chaîne à joints toriques, braquet 16 x 40 (rapport 2,5)
PARTIE-CYCLE			
Cadre	poutre en aluminium, moteur semi-suspendu, bâti arrière démontable	treillis en tube d'acier, bâti arrière démontable	périmétrique en aluminium, bâti arrière en alu démontable
Suspension avant	fourche inversée à cartouche Ø 43 mm, réglable en compression, détente et précharge de ressorts, débattement 120 mm	fourche inversée Ø 43 mm, réglable en compression, détente et précharge de ressorts, débattement 127 mm	fourche inversée à cartouche Ø 43 mm, réglable en compression, détente et précharge de ressorts, débattement 130 mm
Suspension arrière	mono-amortisseur actionné par biellettes, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, débattement 135 mm	monobras avec mono-amortisseur actionné par biellettes, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, débattement 130 mm	Pro-Link avec combiné actionné par biellettes, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, débattement 120 mm
Frein avant	2 disques Ø 320 mm, étriers à 4 pistons opposés	2 disques Ø 320 mm, étriers à 4 pistons opposés	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm, étrier à 2 pistons opposés	1 disque Ø 220 mm, étrier à 2 pistons opposés	1 disque Ø 220 mm, étrier 1 piston
Pneus	120/70 x 17" AV ; 190/50 x 17" AR	120/70 x 17" AV ; 190/50 x 17" AR	120/70 ZR 17" AV ; 190/50 ZR 17" AR

LES CHIFFRES MJ

Vitesse maxi réelle	259 km/h	248 km/h	256 km/h
Vitesse compteur	261 km/h à 9 500 tr/mn	253 km/h à 9 000 tr/mn	264 km/h à 8 700 tr/mn

ACCELERATIONS			
0 à 100 km/h	3"3 - 45 m	2"9 - 44 m	3"1 - 49 m
0 à 200 km/h	11"0 - 401 m	10"8 - 398 m	11"1 - 398 m
200 m DA	7"3 - 169 km/h	7"0 - 168 km/h	7"2 - 171 km/h
400 m DA	10"8 - 199 km/h	10"8 - 197 km/h	10"9 - 201 km/h
1 000 m DA	20"8 - 237 km/h	20"6 - 235 km/h	21"0 - 241 km/h

REPRISES SUR LE DERNIER RAPPORT			
60 à 90 km/h	3"2 - 65 m	3"5 - 72 m	3"0 - 62 m
90 à 130 km/h	4"1 - 129 m	4"3 - 133 m	3"8 - 115 m
130 à 160 km/h	3"8 - 151 m	3"6 - 145 m	4"0 - 159 m

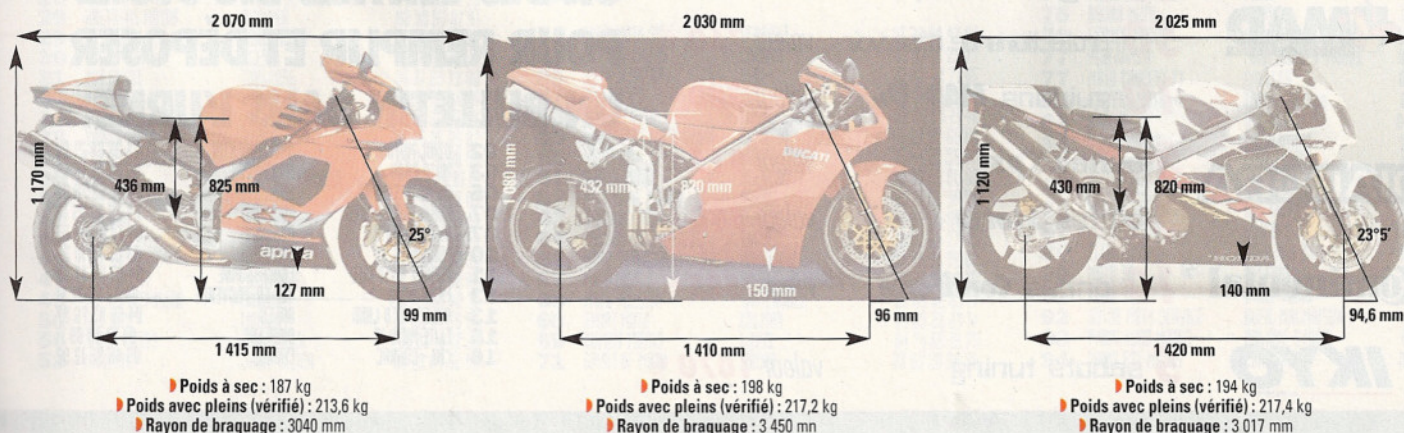
CONSOMMATIONS			
Réservoir	20 l	17 l	18 l
Réserve	4 l	4 l	2,5 l
Stabilisée à 130 km/h	6,52 l aux 100 km	6,72 l aux 100 km	6,32 l aux 100 km
Maxi	8 l aux 100 km	7,2 l aux 100 km	10 l aux 100 km
Moyenne durant l'essai	7,3 l aux 100 km	6,2 l aux 100 km	8,1 l aux 100 km
Autonomie moyenne durant l'essai	220 km avant réserve 275 km avec réserve	209 km avant réserve 273 km avec réserve	190 km avant réserve 221 km avec réserve

INFOS PRATIQUES			
Prix clés en main	12 499 € (81 988 F)	16 000 € (104 953 F)	+ de 15 245 € (+ de 100 000 F)
Coloris	noir-rouge, hot red-noir, gris	rouge, jaune	noir-blanc
Garantie	2 ans, pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.
Importateur	Aprilia France, tél. : 01.49.63.47.47, liste concessionnaires : www.aprilia.com	Ducati France, tél. : 01.53.64.94.94, liste concessionnaires : www.ducati.com	Honda Motor Europe tél. : 01.60.37.30.00, liste concessionnaires : 36.15 Honda ou www.honda.fr

APRILIA RSV 1000

DUCATI 998

HONDA VTR 1000 SP-2





V S R R A C I N G
C H R O M E S E R I E S



STYLE MAKER

