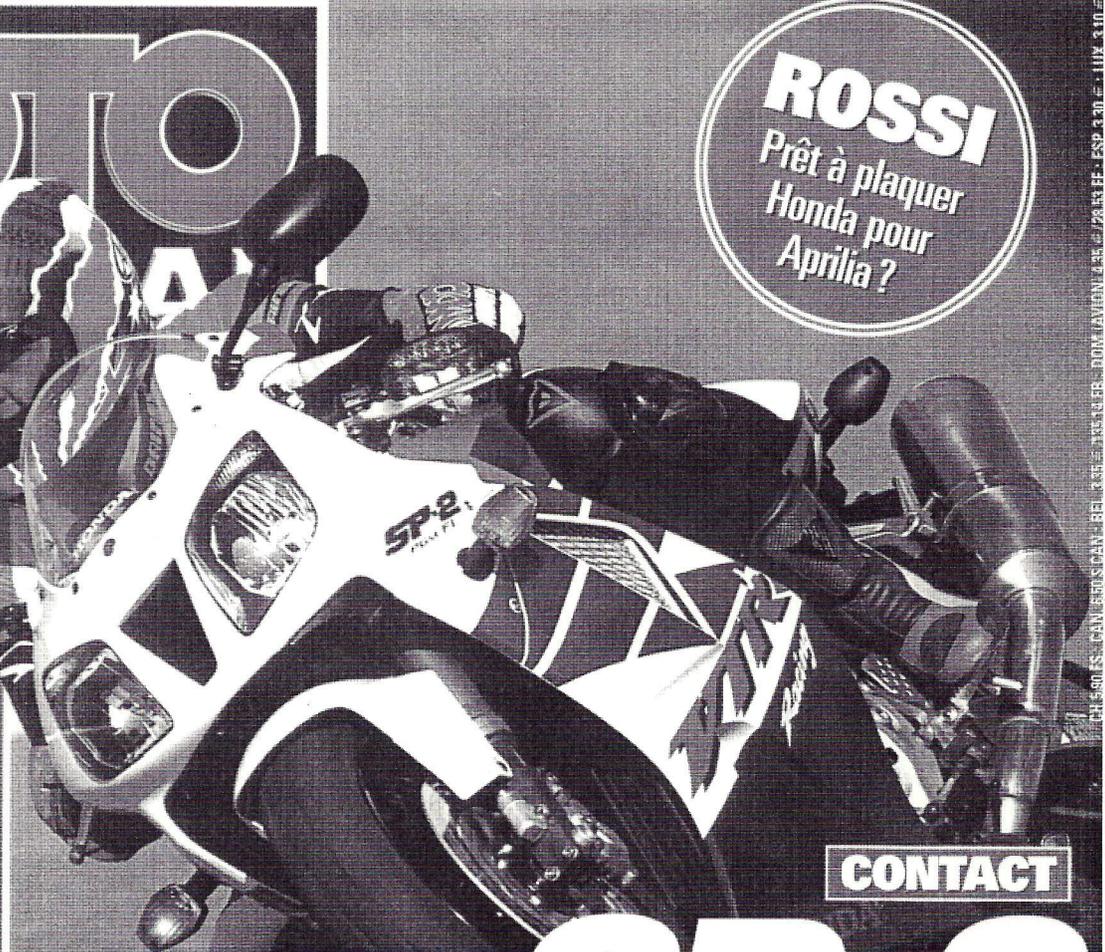


TOUS LES JEUDIS

# MOTO JOURNAL

**ROSSI**  
Prêt à plaquer  
Honda pour  
Aprilia?



**ALTITUDE**  
**ESPOIRS  
FRANÇAIS**

Les meilleurs pilotes  
en entraînement  
intensif



**CONTACT**

**HONDA  
VTR 1000**

# SP-2

## LE RETOUR DU TWIN HYPERSPORT HONDA

**HABITUDE**

### GUIDON D'OR

Les frères Chambon  
récidivent à Bercy

**ATTITUDE**

### MOTOGP

Olivier Jacque  
se confesse en privé



**COMPARATIF**

- HONDA 650 DEAUVILLE
- SUZUKI 650 SV
- SUZUKI 650 FREEWIND



# BMW F 650 CS

A la recherche de la polyvalence absolue

**SPORT** ● Superbike mondial: Corser signe chez Fogarty  
● Rallyes-raids: Hubert Auriol tire le bilan du Dakar 2002

M 02042 - 1504 - F: 2,90 €



CH 480 SS - CANIBER SUDAN - BEL - 0353 033 14 18 - DOMINIQUE LAMBERT - 03 20 43 31 21 - ESP - 03 20 43 1113 - ILL - 03 00 00



C'est sans aucun scrupule ni ménagement que la Honda VTR SP-2 est venue détrôner son aînée, la SP-1. Autrefois pataude et empruntée, la VTR SP est devenue un twin très affûté sur piste. Ou comment la SP-2 est devenue number one !

Par Laurent Cochet, photos Mathias Lacombe

# Affûtée p



**CARACTÉRISTIQUES**

**Honda VTR 1000 SP-2**

Puissance	134 ch
Poids	194 kg

**plus de 15 245 €**  
**100 000 F**

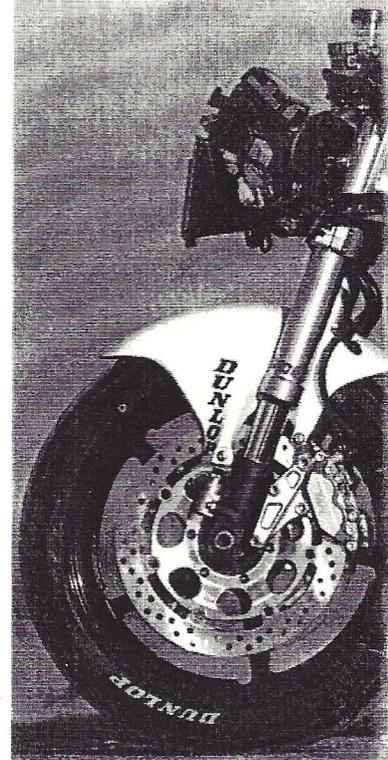
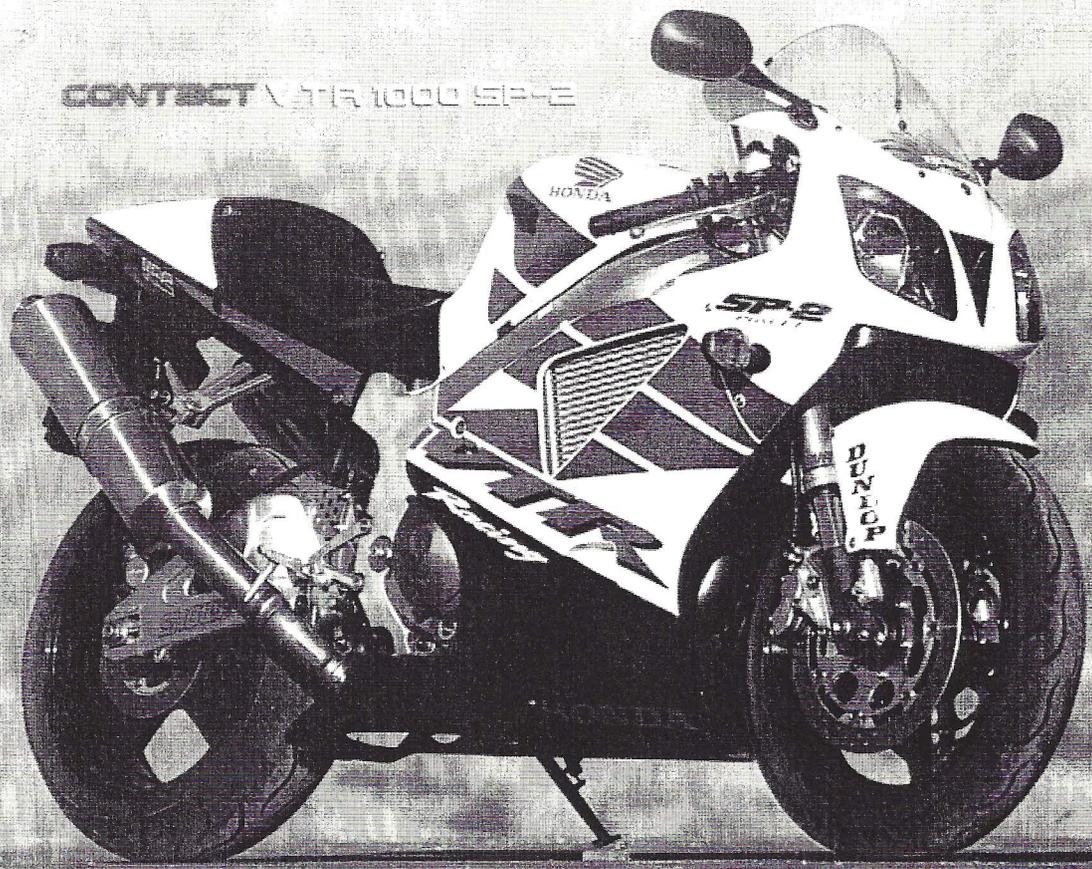
Disponibilité : mars 2002

**S**oyons franc, ce premier contact avec la toute nouvelle Honda VTR SP-2 sentait quelque peu l'enterrement de première classe pour son aînée, la VTR SP-1. Certes, cette machine n'avait pas grand-chose à se reprocher sur route – une enquête de Honda – d'ailleurs montré que ses heureux possesseurs souhaitaient juste un peu plus de protection et d'autonomie. Elle se voulait douce, docile et accessible, elle l'était ! Avec la SP-2, Honda a d'ailleurs pensé (un peu) à eux avec une bulle plus protectrice et de nouveaux réglages de suspensions. En revanche, sur circuit, la SP-1 souffrait de grosses lacunes. Lourde et physique, elle tortillait de la croupe au premier freinage appuyé, rechignait à entrer à virage pour finalement s'y engager maladroitement dans une grande gerbe d'étincelles en provenance des repose-pieds et de l'échappement, faute de garde au sol suffisante... Spectaculaire, mais désordonné et peu payant au chrono. Et surtout, regrettable pour une moto facturée 100 000 balles et censée véhiculer l'image de très nombreuses victoires et titres conquis par Honda en Superbike et en Endurance. Il fallait quasiment avoir recours aux pièces du kit HRC ou à des préparateurs pour obtenir une machine décente. Pour 2002, Honda a décidé de réagir et a pensé (beaucoup) à toute la frange d'utilisateurs sportifs pour jeter les bases de sa nouvelle VTR SP-2.

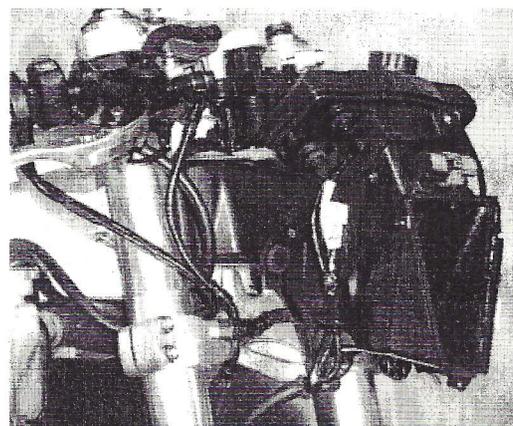
**Une VTR tirailée**

Direction le circuit d'Almeria, en Espagne, pour un premier contact de la version libre (134 ch) où nous avons effectivement découvert une moto agile, stable, sereine, agressive et performante. Au point de se demander pourquoi Honda ne nous a pas pondu de suite la "bonne" VTR SP ? Naoyuki Saito, son concepteur s'en explique, non sans une petite gêne. Car la VTR SP-1 a visiblement été tirailée entre les souhaits du HRC et ceux du service marketing. « Voilà quatre ans, les deux projets, la VTR officielle de Superbike et la VTR SP-1 de route, ont débute en même temps et en étroite collaboration, explique Naoyuki. Le problème, c'est que la SP-1 (la moto de route) devait servir de base à la moto de Superbike... »

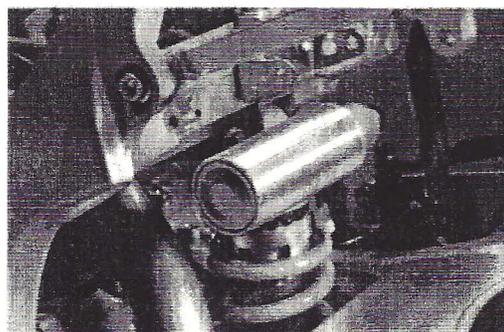
**our la piste**



Attaque Avec la SP-2, Honda repart à l'assaut du marché des twins sportifs dont voici le hit-parade de janvier à septembre 2001 en Europe. 1<sup>er</sup> : Aprilia 1000 RSV (5 225), 2<sup>e</sup> : Honda VTR SP-1 (3 165) ; 3<sup>e</sup> : Ducati 996 (2 901), 4<sup>e</sup> : Honda VTR 1000 Firestorm (2 832), 5<sup>e</sup> : Aprilia SL 1000 Falco (1 550)...



Gueule La VTR SP se caractérise par le conduit d'air frontal qui traverse la colonne de direction pour déboucher directement dans la boîte à air. Unique !



Revu Le réservoir de l'amortisseur a migré vers le haut pour laisser le passage aux gros échappements du kit. Sa fixation supérieure pourra être modifiée en achetant une chape réglable (l'origine ne l'est pas) pour basculer l'assiette de la moto sur l'avant. Autre progrès, la SP-2 offre sur la poutre gauche de son cadre un insert fileté pour accueillir un amortisseur de direction.

Redessiné La géométrie de la SP-2 se rapproche désormais de celle d'une Ducati 996. Train avant très fermé (angle de colonne de 23°5', chasse de 94,6 mm contre 24°3'/101 mm sur la SP-1) pour augmenter l'agilité, empattement plus long (bras oscillant allongé de 15,8 mm) pour la stabilité. Les masses ont été sérieusement recentrées. Bâti arrière moins en porte-à-faux, batterie et électronique rapprochés du moteur, échappements plus légers, etc.). Le poids non suspendu a été réduit par des jantes plus légères de 1,1 kg. La colonne de direction a été "étranglée", notamment avec des roulements plus gros. Certaines parties du châssis ont été modifiées pour mieux absorber les torsions, entre autres les deux haubans descendant des poutres du châssis qui ancrent la partie supérieure du moteur. Ils sont en alu extrudé et non plus en fonderie. Le bras oscillant est nouveau. Le poids total, réduit de 5 kg, est de 194 kg à sec, donc 4 de moins qu'une Ducati 998.

## Géométrie complètement revue, alimentation modifiée

→ et le HRC n'avait qu'une seule et unique ligne directrice : la rigidité. Celle du cadre et celle des carters du moteur porteur. Pour eux, c'était parfait. Moi, je me suis retrouvé avec cette base bien trop rigide que j'ai dû accepter et qui devait aussi coller à la philosophie des sportives de route Honda, à savoir des motos faciles à exploiter et accessibles à tous. Ces deux critères n'allaient pas ensemble sur la VTR. La moto était trop rigide, mal équilibrée, ce qui fait que le train avant de la SP-1 n'a jamais été franc et que c'était

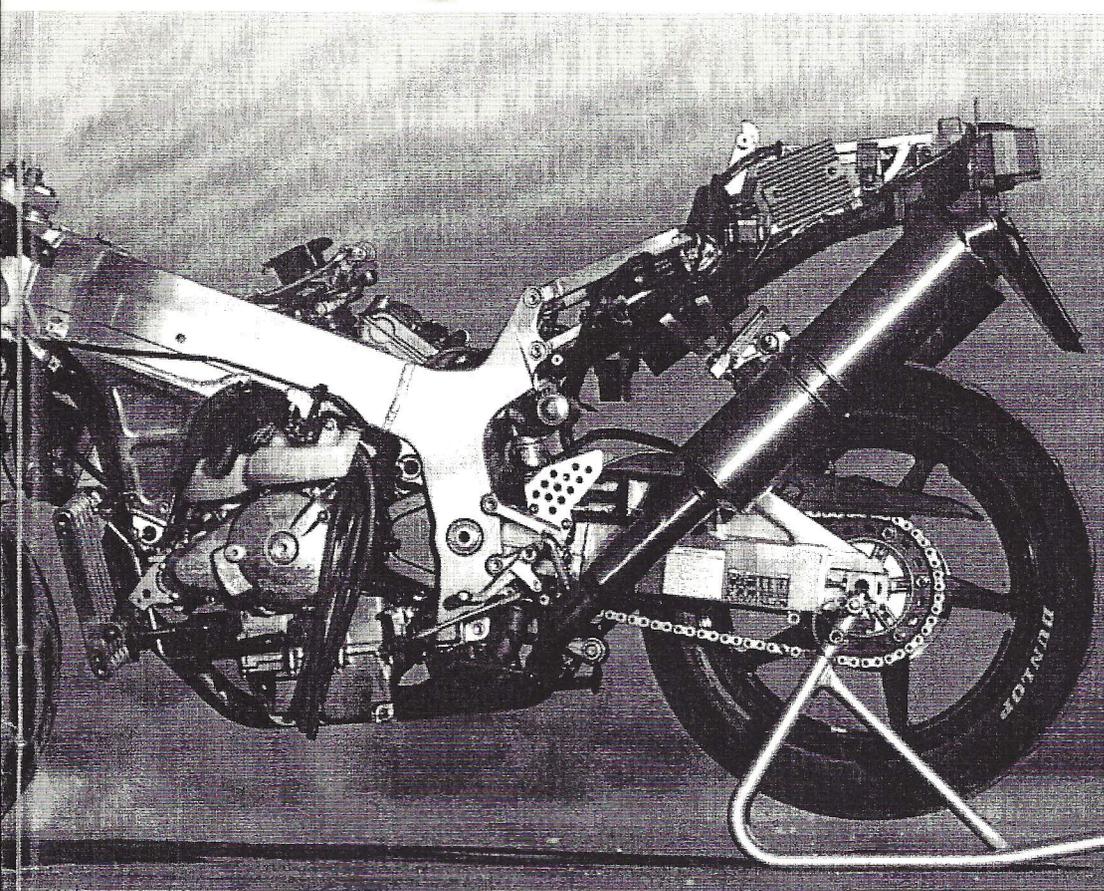
une moto lourde à emmener. Mais la clientèle sportive semble aujourd'hui évoluer, elle a envie aussi de se faire plaisir sur piste. Du coup, le concept de la SP-2 a été redéfini, et la priorité est aujourd'hui devenue d'améliorer son potentiel sportif. » A partir de là, en ingénieur doué, Naoyuki a tout de suite su aller à l'essentiel. Basculer l'assiette de la SP-1 sur l'avant, recentrer les masses (il y avait beaucoup trop de poids sur l'arrière de la SP-1) et lui offrir une géométrie de cadre plus radicale... et plus proche d'une certaine

Ducati 996. Train avant refermé pour gagner en agilité (23°5' d'angle de colonne au lieu de 24°3' et 94,6 mm de valeur de chasse au lieu de 101 mm), mais aussi empattement plus long (1 420 mm contre 1 409 sur la SP-1) pour la stabilité. « De même, nous avons littéralement étranglé la colonne de direction avec des roulements plus gros pour ensuite enlever de la rigidité sur plusieurs autres points du cadre et gagner en capacité de torsion du cadre pour mieux absorber certaines contraintes. Ainsi, les deux arêtes du cadre

où vient s'ancrer sur le moteur dans sa partie supérieure, sont désormais en alu forgé et non plus en fonderie... précise Naoyuki, en me mimant des mimines un joli mouvement de torsion. Le moteur a lui été revu pour gagner 4 chevaux et se montrer plus expressif dans ses montées en régimes.

### Bon débarras !

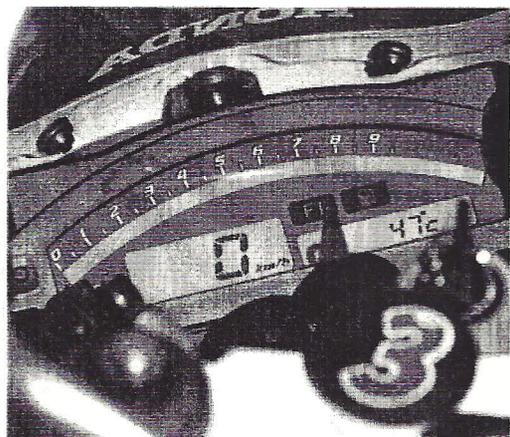
Merci pour votre franchise, monsieur Saito, et désolé pour votre embarras. Mais surtout bravo pour le résultat atteint



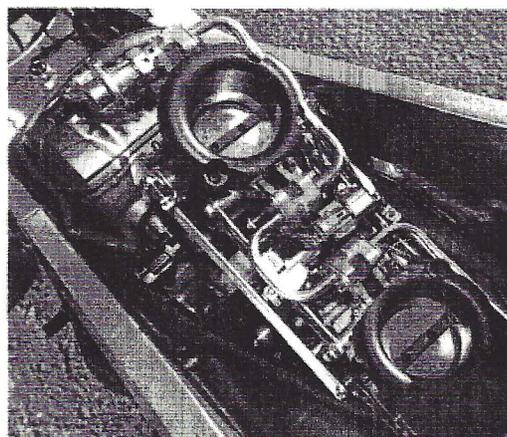
en arrière, ce qui ne permet pas de se caler parfaitement lors des grosses accélérations. Mais une fois prise la mesure de ces légers désagréments, la SP-2 vous dévoile tous ses talents.

A commencer par un châssis devenu rigoureux. Son comportement est franc, et surtout la moto entre désormais d'un bloc en courbe pour trouver immédiatement ses appuis sur des suspensions travaillant parfaitement et sans mouvement parasite au passage des bosses. Oubliez l'avant fuyant de la SP-1, qui imposait beaucoup de réserve autrefois, et découvrez un train directeur rivé au sol qui suit parfaitement la trajectoire choisie ! Lors des fortes accélérations en sortie de courbe, la moto ne s'assied plus sur ses suspensions pour pomper et vous écarter irrémédiablement de la trajectoire. Là, le regard se porte au loin, vers la sortie. On visse les gaz en grand pour profiter d'une excellente motricité et d'une suspension arrière qui encaisse parfaitement les assauts des 134 chevaux, pour se laisser éjecter sur le vibreur extérieur... pile là où vous l'aviez décidé. A ce moment précis, votre esprit est déjà porté sur le prochain enchaînement. Fabuleux.

De même, il est enfin possible d'entrer en courbe tout en tenant les freins sans que la moto rechigne et se désunisse - même si avec un twin, il vaut mieux relâcher les freins le plus tôt possible pour remettre un filet de gaz et profiter au plus vite de la disponibilité du moteur. Bref, la SP-2 est devenue incisive dans sa manière d'agir, acceptant de répondre et de se soumettre avec rapidité aux ordres donnés par son pilote. Plus surprenant encore, l'agilité dont elle fait preuve dans la chicane (les endroits lents, c'était LE talon d'Achille de la SP-1) très serrée d'Almeria. L'équation perte de poids (- 5 kg) + recentrage des masses + pertes sur le poids non suspendus (jantes plus légères de 1,1 kg) + géométrie du train avant plus vive, est particulièrement payante. Atten- ➔



**Art moderne** Le tableau de bord de la VTR SP-2 est tout digital. Si le compteur est très lisible, le compte-tours linéaire n'est pas évident à déchiffrer dans le feu de l'action. En bas à droite, la température d'eau, le totalisateur et un trip.



**Komac !** Les cornets d'admission passent de 54 à 62 mm de diamètre, les injecteurs possèdent 12 jets au lieu de 4 pour une meilleure pulvérisation et les conduits d'échappement ont été redessinés. La SP-2 gagne ainsi 4 chevaux, offrant 134 ch en version libre.

## ée, la VTR SP-2 a atteint la maturité

sur la piste, où la SP-2 a clairement chassé les vieux démons de la SP-1. En s'asseyant dessus, on constate immédiatement une hauteur de selle plus conséquente. L'arrière est plus haut,

et il y a plus de poids sur l'avant. Contact, c'est parti pour une première étreinte sur un circuit d'Almeria très technique et regroupant toutes les difficultés possibles.

Le reste de la position de pilotage n'a pas changé sur la SP-2, et je m'avoue un poil gêné par la largeur du réservoir dans sa partie avant, ainsi que par un dossier de selle situé très loin

**ECONOMISEZ SUR VOTRE ASSURANCE MOTO**

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

01 45 29 36 75

3615 EUROAS (0,34 €/min)

**EA**  
EURO-ASSURANCE

LE SPECIALISTE  
DE L'ASSURANCE MOTO

## À RETENIR

► Digne héritière de machines du mondial Superbike, la VTR SP-1 n'a malheureusement jamais pu combler les amateurs de circuit. Avec la SP-2, Honda entend bien combler ce déficit.

► Recentrage des masses, nouveau bras oscillant, perte de poids et gain de puissance, la VTR SP-2 affiche désormais 194 kg à sec pour 134 chevaux en version libre. Au-delà des chiffres, la métamorphose sur circuit est radicale. De pataude, elle devient agile, rigoureuse et carrément douée pour les trajectoires.

► Reste à savoir si cette version SP-2 aura su conserver les qualités routières (a priori améliorées grâce à une bulle protectrice) de sa devancière.

Naoyuki Saito, concepteur de la VTR 1000 SP-1 et de la SP-2.



## LES PLUS

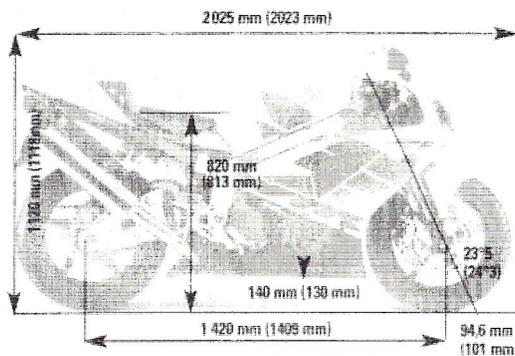
- Châssis il offre agilité, précision et stabilité
- Moteur plus expressif que celui de feu la SP-1
- Freinage démoniaque !
- Look unique, avec sa prise d'air entre les deux yeux
- Cadeau un passe gratuit pour toute la saison de mondial Superbike 2002.

## LES MOINS

- Position de conduite le dossier de selle est trop éloigné pour bien se caler quand on accélère !
- Prix élevé, même s'il n'augmente pas trop (un peu plus de 100 000 F)

## FICHE TECHNIQUE

MOTEUR	
<b>HONDA VTR 1000 SP-2 (SP-1)</b>	
Type	bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidi par eau
Distribution	2 ACT par cylindre entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre, carter humide
Cylindrée (alésage x course)	999 cm <sup>3</sup> (100 x 63,6 mm)
Puissance maxi	134 ch à 10 000 tr/min (130 ch)
Régime maxi	10 500 tr/min
Couple maxi	10,4 mkg à 8 000 tr/min
Alimentation	injection électronique
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire	engrenage à taille droite, rapport 1 700 (58 x 40)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 6 rapports, 1 <sup>er</sup> : 39,1 % ; 2 <sup>e</sup> : 53,1 % ; 3 <sup>e</sup> : 67,4 % ; 4 <sup>e</sup> : 77,6 % ; 5 <sup>e</sup> : 89,1 % ; 6 <sup>e</sup> : 100 %
Transmission secondaire	par chaîne, 15 x 40, rapport 2,5
PARTIE-CYCLE	
Cadre	périmétrique en aluminium, bâti arrière en alu démontable
Suspension avant	fourche inversée à cartouche, Ø 43 mm, réglable en précharge, détente et compression, débattement : 130 mm
Suspension arrière	Pro-Link combiné à réservoir séparé réglable en précharge, compression et détente, débattement : 120 mm
Frein avant	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 220 mm, étrier simple piston
Pneus	120/70 x 17" AV, 190/50 x 17" AR
INFOS PRATIQUES	
Prix clés en main	supérieur à 15 245 €
Coloris	noir et blanc
Garantie	2 ans pièces et M.O., kilométrage illimité
Importateur	Honda Motor Europe South, tél. : 01.60.37.30.00, www.honda.fr



► Poids à sec : 194 kg (200 kg)

► Réservoir : 18 litres, dont 2,5 de réserve



Protection Couché derrière la nouvelle bulle, le pilote de la SP-2 est parfaitement à l'abri avant de gicler tel un diable de sa boîte pour planter un de ces freinages démoniaques dont la SP-2 a le secret.



tion, ça ne vaut toujours pas une 600 Supersport, mais la SP-2 s'est montrée très à l'aise au moment d'être balancée sans ménagement d'un angle à l'autre de la chicane. Tout juste si elle ne devançait pas vos ordres pour agir avec un temps d'avance, vous permettant de couper légèrement le freinage sur les vibreurs à peine marqués, et d'accélérer encore plus tôt !

## Sans regrets ?

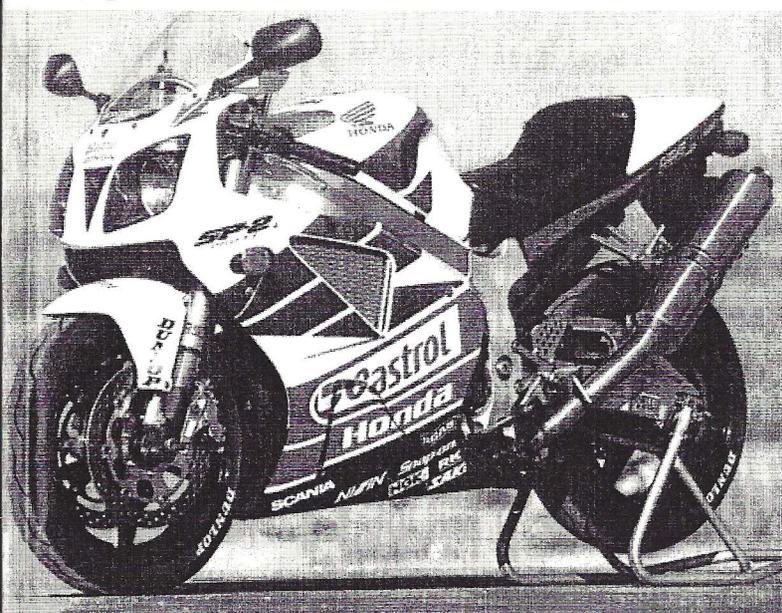
Car la SP-2 sait aussi (enfin !) improviser. Un atout essentiel sur le circuit d'Almería, qui offre trois courbes à l'entrée masquée,

parmi lesquelles un triple droite corsé par un sérieux dévers. Au fil des tours, on finit par oser ! Oser entrer vite à l'aveuglette, oser se laisser élargir sur la trajectoire après le deuxième droite pour enfin oser coucher énergiquement la SP-2 et plonger dans l'ultime cassure plus servée à droite. Exercez pour le moins technique, demandant rigueur de châssis et rapidité d'exécution, et dont la SP-2 se sortait avec brio... même en cas de léger optimisme. Saluons au passage l'excellent comportement des Dunlop D 208 très accrocheurs et qui nous ont permis de constater que la SP-2 n'avait plus de

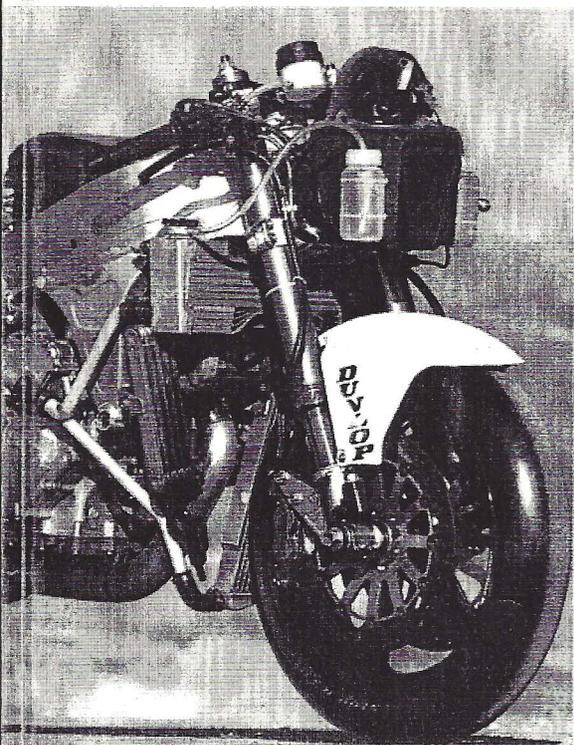
problème de garde au sol. Bravo aussi à la phénoménale puissance offerte par le système de freinage. Au bout de la ligne droite longue de 900 m et après avoir empoigné énergiquement le levier, il était possible de relâcher légèrement le levier tout en conservant la même puissance. Un tel feeling ne se refuse pas.

La seule réserve émise lors de cette prise de contact concerne la fourche. Sur certains freinages très appuyés ou sur des entrées de courbe où l'on charge fortement l'avant, la fourche avait parfois tendance à légèrement dribbler. Je n'ai pas sou-

haité modifier les réglages définis par Honda, dans la mesure où ils apportaient confort de conduite et confiance sur une piste bien bosselée à certains endroits. De même, ce phénomène de dribble pouvait être le simple fait d'une pression de pneu inappropriée. A vérifier lors d'un prochain essai sur piste. Et si, côté moteur, la SP-2 n'a pas subi énormément de modifications (cornets d'admission plus gros, conduits d'échappements redessinés), elle se montrait là aussi plus enjouée et pourvoyeuse de sensations que la SP-1. A 6 500 tours, le twin marque un premier regain



Art déco Toute VTR SP-2 sera livrée avec un petit coupon à retourner à Honda. En échange, vous vous verrez offrir un passe permanent pour toutes les courses de mondial Superbike en 2002, un kit déco aux coloris Castrol (voir ci-dessus), un poster, une vidéo de la saison 2001, etc. Manque quand même une poignée de gaz Edwards, pour gagner quelques secondes...



La totale Dotée du kit complet HRC, la VTR 1000 SP-2 devrait atteindre les 171 chevaux et descendre à 178 kg à sec. Notez l'ensemble des radiateurs qui migrent vers l'avant, pour des raisons évidentes de refroidissement et d'exposition en cas de chute. La version kit offre également une chape réglable (le dispositif est prévu sur la version standard, mais la pièce est fixe) qui permet de bien basculer la moto sur l'avant.

pour se renforcer très franchement à 8 000 tours. A partir de là, la poussée du twin se fait musclée pour ne jamais désarmer jusqu'à l'approche des 10 500 tours où se situe la coupure d'allumage. Voilà qui laisse une très large plage d'utilisation ainsi qu'une allonge appréciable. Un atout précieux sur le circuit d'Almeria, composé de très nombreux enchaînements, et où économiser des changements de rapports fait aussi gagner beaucoup de temps. Voilà comment, sans scrupule aucun, la VTR SP-2 est venue détrôner la SP-1. Difficile de verser une larme, dans la mesure

où ces nouvelles performances sont enfin en adéquation avec une robe hautement racée. Fier de son nouveau bébé, et comme pour mieux enfoncer le clou, Honda offre d'ailleurs à tout acheteur de VTR SP-2, un passe à l'année pour assister à toutes les courses du championnat du monde de Superbike. Si vous avez un peu plus de 100 000 balles à déboursier (veinard !), vous pourrez vous y rendre la tête haute. Reste une question essentielle : savoir si en allant à Brands Hatch, à Monza, ou à Assen, la VTR SP-2 sera toujours aussi accueillante sur route que feu la SP-1 ? ■



# AMV

ASSURANCE moto verte

**Votre devis immédiat au meilleur prix**

► N° Indigo 0 820 820 750

0,118 € TTC/minute

- Internet : [www.amv.fr](http://www.amv.fr)
- Minitel : 3615 AMV (0,336 € TTC/minute)

**Assurance immédiate, Règlement mensuel\*, semestriel\* ou annuel**

\* Paiement mensuel accordé dès 150 € de prime annuelle, après acceptation de FINA (01) Siren 203 251 824 RCS Creteil, IEG 012042, 16,94 € par an soit 1,41167 € par mois. Exemple pour une prime annuelle de 400 € : 12 mensualités de 36,47 €. Paiement semestriel accordé dès 100 € de prime annuelle.

Ou par courrier en nous retournant le coupon ci-dessous :

Sans aucun engagement de ma part, veuillez me faire parvenir mon DEVIS PERSONNALISÉ GRATUIT AMV. A compléter en lettres majuscules et à renvoyer à AMV - 33735 Bordeaux Cedex 9.

Monsieur  Madame  Mademoiselle

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Votre adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] Ville : \_\_\_\_\_

Date de naissance : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]

Date d'obtention de votre permis moto : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] auto : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]

Coefficient réduction/majoration (bonus/maius) : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]

Au cours des 36 derniers mois, combien avez-vous eu de sinistre responsable, même partiellement, aussi bien en moto qu'en auto avec un véhicule vous appartenant ou non : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]

Au cours des 36 derniers mois, avez-vous été assuré à votre nom plus de 2 ans pour une moto immatriculée :  oui  non

Marque : \_\_\_\_\_ Modèle : \_\_\_\_\_

Type : \_\_\_\_\_ Cylindrée : \_\_\_\_\_ cc

Date de la 1ère mise en circulation de votre moto : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]