



MOTO & LOISIRS

MENSUEL [®]
INDEPENDANT

ESSAIS

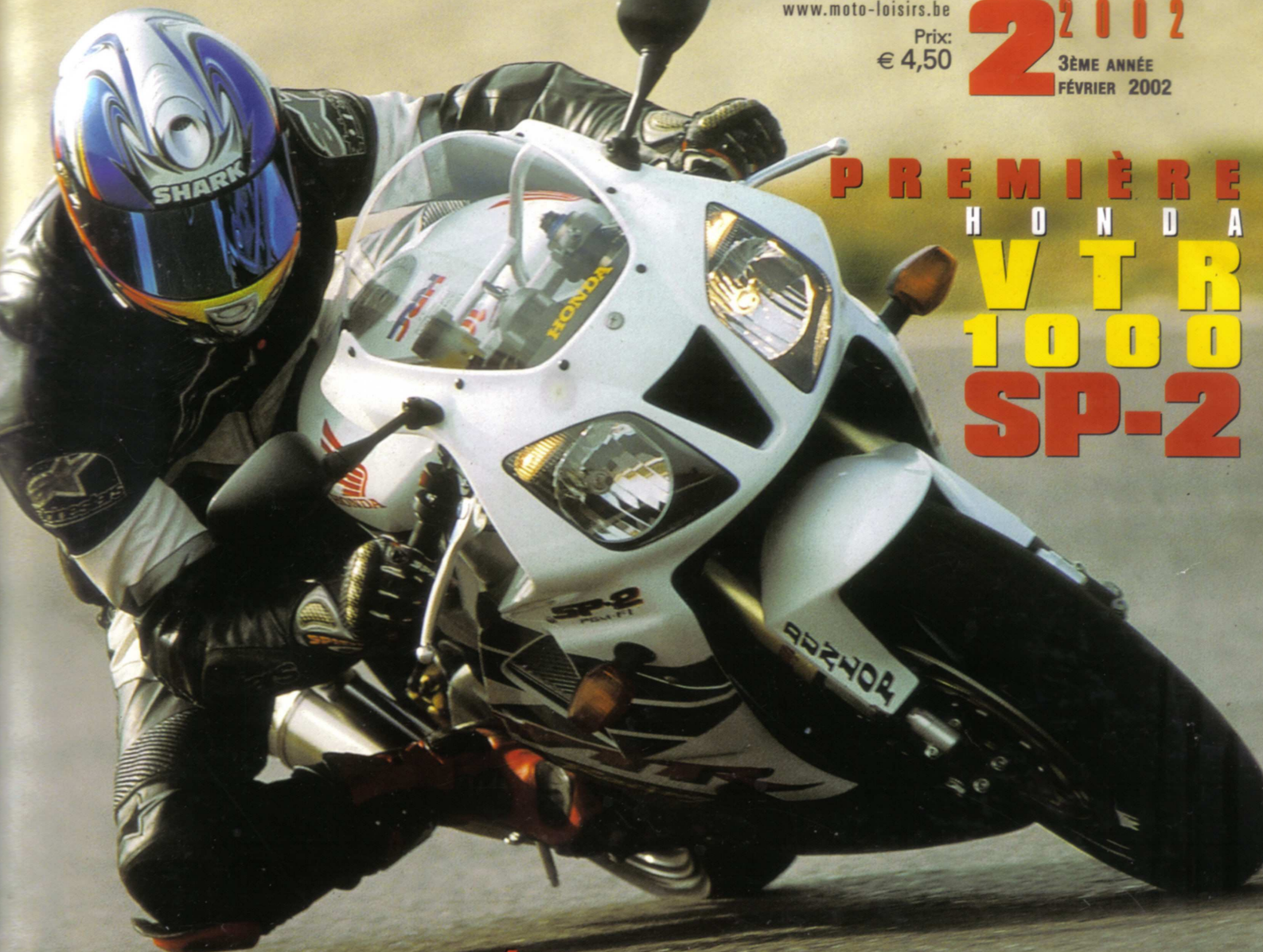
VOYAGES

REPORTAGES

www.moto-loisirs.be

Prix:
€ 4,50

2002
3^{ÈME} ANNÉE
FÉVRIER 2002



P R E M I È R E
H O N D A
V T R
1 0 0 0
S P - 2

DOSSIER SPÉCIAL OCCASION ET PROMOS 2001

- UNE MOTO D'OCCASION POUR MOINS DE € 1.500
- LES BONS TUYAUX POUR ÉVITER L'ARNAQUE
- LE POINT DE VUE JURIDIQUE
- TOUTES LES PROMOS 2001
- IMPORTER SA MOTO SOI-MÊME



BUREAU DE DÉPÔT GENT X

LES DEUX FACE À FACE DU MOIS

KAWASAKI ZRX 1200 S - SUZUKI GSF 1200 BANDIT • YAMAHA BT 1100 BULLDOG - VOXAN SCRAMBLER

VOYAGE LE TOUR DU MONDE EN 17 ANS TECHNIQUE LA BOÎTE DE VITESSES (1)

ESSAI-LECTEUR HONDA VFR 800

COUP DE GAZ: YAMAHA ROAD STAR WARRIOR





SPort À LA PUISSANCE 2

PREMIÈRE: HONDA VTR SP-2

LORSQUE LE PETIT MONDE DE LA MOTO CRÉA, VOICI TOUT JUSTE 10 ANS, LA CATÉGORIE SUPERBIKE, LA HONDA RC 30 DOMINAIT LA COMPÉTITION ET RÉGNAIT EN MAÎTRE ABSOLU SUR TOUS LES CIRCUITS DU MONDE. SANS DOUTE LASSÉS DE CETTE SUPRÉMATIE NIPPONNE, LES ORGANISATEURS (ITALIENS) DÉCIDÈRENT D'AJOUTER UN PEU DE PIMENT À LA COMPÉTITION EN AUTORISANT LES BICYLINDRES À PARTICIPER AUX COURSES AVEC UNE PLUS GRANDE CYLINDRÉE, QUESTION DE POUVOIR RIVALISER AVEC LES MOTEURS À QUATRE PISTONS. SANS LE SAVOIR, ILS SIGNAIENT AINSI L'ARRÊT DE MORT DU 4 CYLINDRES EN SUPERBIKE, CAR AUJOURD'HUI, DIX ANS PLUS TARD, LES TWINS, ET EUX SEULS, DICTENT LA LOI.

Au début des années nonante, la participation de motos de série suscita un véritable engouement du public pour le Championnat du Monde Superbike. Mais, avec la venue des bicylindres en compétition, la suprématie des quatre pattes en prit un sérieux coup de sorte que tout naturellement, leurs ingénieurs se sont mis à modifier les motos qui, tout aussi naturellement, ressemblaient de moins en moins à des motos de série. Autrement dit, ce

DANS LES MAINS D'UN EXPERT, LA SP-2 FERA DES ÉTINCELLES À LA CORDE.

qui avait fait le succès populaire de la catégorie Superbike risquait tout à coup de devenir sa perte. Heureusement, la solution au problème fut vite trouvée: au lieu d'aligner en course des motos de série, on opta pour la démarche inverse qui consistait à copier les motos de série sur les motos de course. La réplique était née! Cette démarche présentait toutefois un hic car fabriquées uniquement en séries très limitées pour les besoins de l'homologation, lesdites répliques coûtaient la peau des fesses et n'étaient finalement rien d'autre que des pistardes pures affublées d'un petit phare. On comprend dès lors mieux pourquoi on voit si

peu de 0W01, RC45, ZX-RR et autres R7 sur nos jolies routes...

Et puis, il y eut Ducati. Spécialisé depuis sa création dans la fabrication de bicylindres sportifs, le constructeur bolognais a pleinement profité du règlement très avantageux à son égard. En outre, sa recette qui consistait à fabriquer des motos de série directement dérivées de celles qui faisaient la joie du public sur circuit fut une réussite sur toute la ligne, tant au niveau commercial que sur le plan sportif. Impossible, en effet, de nier l'attrance qu'éprouve toujours une grande partie de la gent motarde pour la 888, la 916 et la 996...

LA CAPITULATION

Malgré les nombreux milliards investis, le 4 cylindres Honda n'a remporté qu'une seule fois le titre de champion du monde. Finalement, après avoir accepté que pour gagner il fallait un bi puissant, la marque ailée capitula et présenta en 2000 la VTR SP-1, premier V-Twin hautement performant de la maison Honda. Ce faisant, le constructeur fit une croix sur la philosophie qui fut sienne pendant de nombreuses années: adieu les répliques oné-



reuses et inutilisables sur route, et bonjour la moto de série sportive, abordable et routière à ses heures. Comme s'il n'en avait jamais été autrement, la première année qu'elle fut alignée en course fut d'emblée la bonne. Grâce, notamment, au talent de Colin Edwards, alias Texas Tornado, la SP-1 remporta à la surprise générale le championnat du monde, provoquant au passage un douloureux grincement de dents dans les écuries italiennes. Chance de débutant ou victoire amplement méritée?, toujours est-il que la belle histoire s'arrêta, la SP-1 ne parvenant pas à réitérer l'exploit. A vrai dire, il fallait trop investir pour faire de la SP-1 une grande championne et c'est pourquoi Honda sort aujourd'hui la SP-2 dont 2.000 exemplaires seulement quitteront les lignes de production. Avec un moteur retravaillé, la SP-2 proclame haut et fort ses affinités avec l'univers de la compétition. Si elle est indubitablement plus pistarde, il reste à savoir si, par la même occasion, elle est aussi devenue moins routière que sa devancière. Pour en avoir le cœur net, nous l'avons essayée sur le circuit d'Almeria, en Espagne. Accrochez-vous...

UNE MERVEILLE

Techniquement parlant, le V-Twin de 999 cc n'a rien perdu de sa verve et est toujours à la pointe de la technologie. Le double arbre à cames entraîné par engrenages martèle jusqu'à 5.000 fois par minute les quatre énormes

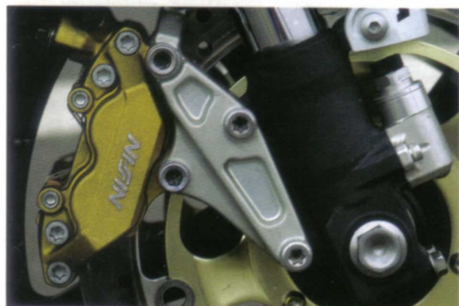
soupapes, alors que la boîte six ultra-compacte, épaulée par un embrayage hydraulique, transmet sans broncher la puissance à la roue arrière qui chausse un pneu de 190. Au travers de la tête à billes (après avoir enlevé le filtre de la boîte à air), on voit bien les deux *hénarmes* passages des gaz. C'est du coup, une des principales modifications par rapport à la SP-1. Là où cette dernière devait se contenter de passages de 54 mm, la SP-2 en a de 64 mm avec en prime deux injecteurs à douze trous par cylindre afin d'optimiser la pulvérisation du précieux liquide dans les cylindres. Cette intervention a rendu le moteur un tantinet moins vif à bas régime, mais c'est de moindre importance étant donné les quatre pur-sangs supplémentaires obtenus à 10.000 tr/m (134 Ch). Quoique la courbe de puissance soit un peu moins plane, le moteur fait preuve d'une linéarité hors du commun dans la plus pure tradition Honda. A partir de 4.000 tr/m, ses grandes foulées vous *transportent* illico presto et sans hésitation aucune jusqu'au rupteur. A dire vrai, il faut faire preuve de beaucoup de mauvaise volonté – et nous dirons même de savoir-faire – pour pousser le moteur à la faute et provoquer un raté. Non, vous aurez sous votre noble postérieur un moteur qui vous met d'emblée en confiance et dont les réserves de puissance ne cesseront de vous surprendre. Sa souplesse est telle qu'on a parfois l'impression

LES FREINS SUBLIMES DE LA SP-2 SONT À LA FOIS HYPER PUISSANTS ET EXCELLENMENT DOSABLES.

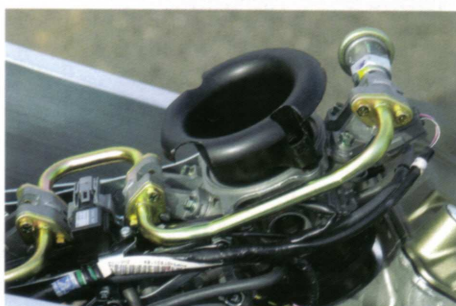


– si j'ose dire – de ne pas avancer... Mais ce n'est évidemment qu'une impression car au bout de la ligne droite longue de 900 m, le compteur digital marquait un joli 263 km/h. Qui a dit qu'elle n'avancait pas? A propos de compteurs, Honda fait confiance au digital pour les deux cadrans, une bonne idée pour le compteur de vitesse, moins une mauvaise pour le compteur qui n'arrive pas à suivre les changements de régimes dans les trois premiers rapports. Rien d'étonnant donc à ce que Honda ait prévu un kit compteurs pour les pilotes portés sur





LES ÉTRIERS NISSIN SONT FLANQUÉS DU DISPOSITIF DE RÉGLAGE DE L'AMORTISSEMENT EN COMPRESSION DE LA FOURCHE INVERSÉE SHOWA.



UN COUP D'ŒIL SUR LES DEUX PASSAGES DES GAZ GONFLÉS À 62 MM, AVEC DEUX INJECTEURS À 12 TROUS PAR CYLINDRE.



DÉSORMAIS, UN PETIT VENTILATEUR ASSURE LE REFROIDISSEMENT NÉCESSAIRE DU RADIATEUR LORS DES ARRÊTS STOP & GO.

UN BREF INSTANT NOUS SOUS SOMMES CRUS DANS LA PEAU DE COLIN EDWARDS... 'BRUSSELS TORNADO' DANS SES ŒUVRES...

les poussées d'adrénaline... Les nombreux essais visant à améliorer davantage l'injection ont porté leurs fruits. Ainsi, point d'effet ON/OFF, ni même en jouant maladroitement de la poignée de droite. Et qui plus est, le démarrage est un exemple du genre, que le moteur soit froid ou chaud. Une légère pression sur le démarreur sans mettre les gaz (injection oblige), et les deux pistons du gros Twin se mettent à danser sur une mélodie drôlement envoûtante...

CADRE D'USINE

La SP-1 disposait de nombreux atouts à tous les niveaux mais souffrait néanmoins

d'un certain embonpoint et d'une instabilité déficiente. En dotant la bête de composants plus légers, les ingénieurs ont ramené son poids à 194 contre 199 auparavant. C'est tout? me direz-vous, oui, mais ces cinq kilos en moins en valent bien 15, tellement la moto semble plus légère. C'est avec un malin plaisir que la nouvelle SP dévore les enchaînements gauche-droite négociés à moyenne allure. Ceci dit, la SP-2 paraît plus légère qu'elle ne l'est réellement. Quant à la stabilité, cela n'a jamais été le point fort de la SP-1. A dire vrai, la moto avait deux natures, selon qu'elle évoluait sur route où la stabilité était suffisante, ou sur circuit où la stabilité laissait à désirer. Un constat d'autant plus bizarre que la SP-1 était avant

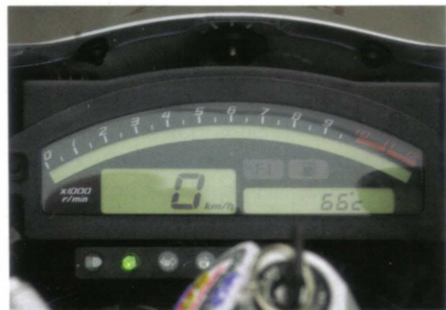
tout destinée à la piste. Pour y remédier, les ingénieurs ont tout essayé, en vain. Au contraire, plus ils allégeaient la moto et augmentaient sa puissance, plus elle devenait instable. Finalement, ils ont construit un tout nouveau cadre pourvu de points de fixation plus solides, d'une colonne de direction avec des roulements plus grands et d'un bras oscillant beaucoup plus léger et rigide censé garder la roue arrière dans l'axe, quoi qu'il arrive. Bref, des modifications onéreuses mais nécessaires pour engranger des victoires sur circuit. Aujourd'hui, la SP-2 profite pleinement de toutes ces recherches et dispose, évidemment, de ce superbe cadre plus léger, plus rigide et surtout plus stable, mais aussi de suspensions

ÉVOLUTION

- Les roulements de la colonne de direction sont désormais plus grands afin de garantir une plus grande stabilité.
- Le diamètre des passages des gaz passe de 54 à 62 mm, alors que l'injection est assurée par deux injecteurs à douze trous par cylindre. Deux améliorations empruntées directement au modèle de compétition.
- La bulle est plus haute et plus convexe qu'auparavant. Pourtant, il en existe une plus grande encore en option.
- Points de fixation moteur plus solides pour un gain de stabilité.



- Le bras oscillant, plus rigide et plus léger, n'est autre que celui du modèle de compétition, stabilité oblige. Une nette amélioration par rapport à la SP-1.
- Les roues à cinq branches sont nettement plus légères que les précédentes. C'est tout bénéfique pour le comportement de la moto.
- Les freins – sublimes – sont ceux de la SP-1. Seules les plaquettes sont différentes.



LE TABLEAU DE BORD DIGITAL A DU MAL A SUIVRE LE RYTHME DES ACCÉLÉRATIONS DANS LES TROIS PREMIERS RAPPORTS.

dotées de nouveaux réglages.

Sur la piste, l'énorme progrès réalisé sur cette machine est manifeste. Le comportement de la moto est remarquable et la stabilité est –

enfin -bonne. A grande vitesse cependant, son poids, certes revu à la baisse mais toujours important, ne la met pas tout à fait à l'abri d'un petit guidonnage intempestif. C'est ce dont a pu se rendre compte la seule femme parmi les pilotes d'essai dont la moto s'est soudainement mise à danser la samba de l'avant sous les yeux d'une horde d'ingénieurs japonais incrédules. Il n'en fallait pas plus pour que la moto soit immédiatement rappelée au stand pour un contrôle des suspensions. Contrairement à la machine mise à notre disposition, la SP-2 qui ravira la vedette dans les showrooms du pays aura un point de fixation permettant d'accueillir un amortisseur de direction. Celui-ci ne sera donc pas monté de série, mais la présence du point de fixation prouve que les pilotes de course et autres amateurs de sensations fortes pourraient en avoir besoin, même si la suspension s'acquitte en

général très bien de sa tâche. Pour les besoins de l'essai, Honda avait augmenté la prétension des motos, mais il s'est avéré l'après-midi qu'en la diminuant jusqu'au niveau de fermeté du réglage standard du modèle de série, la moto se comportait mieux. Quoi qu'il en soit, une chose est sûre: le moindre nouveau réglage influe directement sur le comportement de la bête. Les pilotes moins expérimentés ont donc tout intérêt à ne pas forcer sur les gaz dès les premiers mètres...

SPORT RIME-T-IL AVEC CONFORT?

Dans sa catégorie, la SP-2 est sûrement une des motos les plus confortables, quoique la notion de confort soit ici toute relative... La bulle, plus haute, protège bien du vent même à des vitesses dépassant les 200 km/h. La position est naturelle et on n'a pas l'im-

FICHE TECHNIQUE

HONDA
VTR 1000 SP-2

Moteur
V-twin à 90° refroidi par eau, 4T, double ACT entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre

PUISSANCE MAXI: 134,6 Ch (99 kW) à 10.000 tr/m

COUPLE MAXI: 102 Nm à 8.000 tr/m

ALÉSAGE X COURSE: 100 x 63,6 mm

CYLINDRÉE: 999 cc

TAUX DE COMPRESSION: 10,8:1

ALIMENTATION: injection électronique PGM FI - 2 injecteurs par cylindre

SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT: 2-en-1-en-2

LUBRIFICATION: carter humide et pompe, radiateur d'huile à refroidissement liquide

Electricité

ALLUMAGE: électronique CDI sans contact

BATTERIE: 12 V

DÉMARREUR: électrique

Transmission

TRANSMISSION PRIMAIRE: par engrenages

EMBRAYAGE: multidisque en bain d'huile, commande hydraulique

TRANSMISSION SECONDAIRE: par chaîne à joints toriques

BOÎTE DE VITESSES: à 6 rapports

Partie-cycle

CADRE: double poutre alu à structure latérale, de type Combined Pivot

SUSPENSION AVANT: fourche télescopique inversée Showa de 43 mm totalement réglable, débattement 130 mm

SUSPENSION ARRIÈRE: Pro-Link, amortisseur à gaz Showa (bonbonne séparée) entièrement réglable, débattement 120 mm

FREIN AVANT: double disque Nissin de 320 mm, étriers 4 pistons

FREIN ARRIÈRE: simple disque Nissin de 220 mm, étrier simple piston

JANTES: en alliage coulé à cinq branches

PNEU AVANT: 120/70 ZR17 (58W)

PNEU ARRIÈRE: 190/50 ZR17 (73 W)

Dimensions & poids

LONGUEUR: 2.025 mm

HAUTEUR: 1.120 mm

LARGEUR: 725 mm

HAUTEUR DE SELLE: 813 mm

EMPATTEMENT: 1.420 mm

GARDE AU SOL: 140 mm

POIDS À SEC (USINE): 194 kg

RÉSERVOIR (RÉSERVE COMPRISE): 18 l

Facteurs de performances

PUISSANCE SPÉCIFIQUE: 134,73 Ch/l

VITESSE MAXI (COMPTEUR): n.c.

CONSUMMATION: non mesurée

Équipement

Rétroviseurs montés sur carénage

Tableau de bord digital comprenant compte-tours, compteur de vitesse, totaliseurs général et partiel

Voyants lumineux pour injection, point mort, pression d'huile, plein phare, niveau mini d'essence et clignotants.

Système à clé unique.

Blocage de direction au contacteur

Starter entre cylindre et carénage, côté gauche

Frais d'immatriculation

T.M.C.: € 495,8 + € 62 de timbres fiscaux

Frais annuels

TAXE DE CIRCULATION: € 42,54

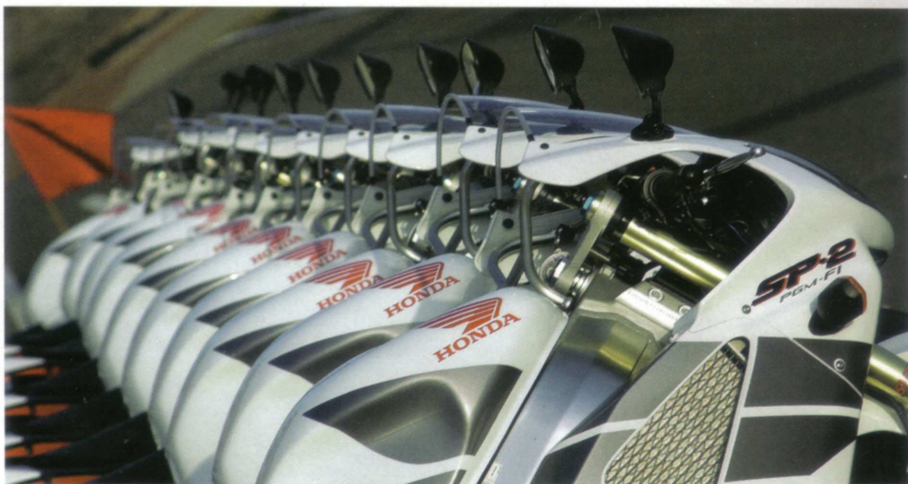
Coloris

Ross White & Black

Importateur

Honda Belgium, Wijngaardveld 1, B-9300 Alost, tél. 053/72.51.11.

Prix TVA COMPRISE € 14.750



DISPONIBLE EN UN SEUL COLORIS ET VENDUE À 2.000 EXEMPLAIRES MAXIMUM. AVONS-NOUS ESSAYÉ LA FUTURE CHAMPIONNE DU MONDE SUPERBIKE?

pression d'être pressé comme un citron contre le réservoir et le tableau de bord. Si les bracelets sont incontestablement placés très bas, rien à voir, cependant, avec la géométrie extrême des Ducati et Aprilia de la même catégorie. Seule ombre au tableau, l'angle inconfortable imposé aux membres inférieurs. Comme les repose-pied sont montés très haut, les pilotes dépassant le mètre quatre-vingts seront contraints à des arrêts fréquents pour se dégourdir les jambes. Sans parler des ecchymoses aux genoux au contact du carénage. Non pas que les échancrures soient trop petites, mais comme la selle est légèrement inclinée vers l'avant...ça glisse! Mais bon, n'oublions pas qu'il s'agit d'une moto conçue pour la piste, et pas pour le tourisme! Les commodos sont pratiques et toutes les commandes sont facilement accessibles. Ainsi, le levier d'embrayage est réglable en 4 positions, alors que celui du frein offre six possibilités. Un luxe certain, d'autant plus que la machine a gardé les freins hors du commun de la SP-1. Ceux-ci offrent non seulement une puissance phénoménale, mais sont en plus excellemment dosables et surtout prévisibles. A aucun moment, les étriers quatre pistons du frein avant ne nous ont fait peur. A l'arrière, il faut même se démener comme une brute pour faire bloquer la roue. Bref, un modèle du genre. Si les freins de la Fireblade nous avaient convaincus par leur mordant exceptionnel, ceux de la VTR SP-2 offrent en plus un dosage parfait qui est tout bénéfique sur route mouillée. Après la séance d'essai, les mécanos japonais ont tout de même avoué que les plaquettes de frein étaient d'un nouveau type. Petits cachottiers! Si la qualité des étriers est une chose, la répartition des masses en est une autre. Ici aussi, la SP-2 fait fort... En effet, lors d'un freinage appuyé, le transfert des masses vers l'avant est parfaitement maîtrisé de sorte que la moto ne déleste que peu de l'arrière. Autrement dit, le frein arrière reste un allié de taille en toutes circonstances, ce qui n'est pas toujours le cas sur d'autres motos de ce type. Ajoutez à cela

un embrayage qui intervient dès la moindre amorce de driblage de la roue arrière, et vous comprendrez que la SP-2 est prête à affronter ses rivales.

LE MONDE À L'ENVERS

Les récentes présentations de la Fireblade et de la VTR SP-2 nous ont permis de comparer les deux Honda les plus rapides du marché. Si le constructeur a bel et bien conçu la CBR 900 RR pour la route et la VTR 1000 SP-2 pour la piste, nous aurions dit exactement le contraire. En effet, la Fireblade est plus extrême que jamais, alors que sur la SP-2, on a surtout privilégié la stabilité. Hormis l'angle imposé aux jambes, le bicylindre nous est apparu plus sage et plus facile à piloter sur route que la 900, même si les graphiques des données moteur prouvent le contraire. Sans doute, le caractère du Twin qui ne demande pas à monter aussi haut dans les tours, sa ligne plus svelte et la sobriété de son coloris expliquent en partie ce phénomène. A Almeria, notre demande de pouvoir essayer la moto sur route fut gentiment refusée, mais dès que l'occasion se présentera, nous la soumettrons à l'épreuve de nos routes belges, c'est promis! Si vous n'avez pas le temps d'attendre aussi longtemps, vous pouvez en devenir acquéreur, mais avant cela, il vous faudra déboursier la modique somme de 14.750 EUR, comprenant non seulement la moto, mais aussi un jeu d'autocollants Colin Edwards, une multitude de gadgets Castrol et surtout une carte VIP donnant accès à toutes les épreuves du Championnat du Monde Superbike 2002. Nous n'en n'attendions pas moins de la part de Honda...

TEXTE: Steven Casaer
PHOTOS: Deadline

