

6 hypersportives à deux et à quatre cylindres face aux excentriques de la route

L'Échange au feu

Est-t-il cohérent de rouler avec une sportive ? En nous ayant fait vivre les plaisirs des courbes bien lisses et les souffrances de l'autoroute ou des revêtements dégradés, ces machines posent un débat aussi riche que contrariant. La GSX-R et la RSV-R sont les plus à même d'exprimer leur potentiel de haut niveau sur route. La 998 et la R1 raniuent les vieux démons de la bête qu'il faut dompter alors que les deux Honda conjuguient toujours avec brio performances et facilité d'emploi. Trois axes de réponses où se mêlent twins et quatre-cylindres. Fil d'Ariane...

Honda CBR 900 RR		Yamaha YZF 1000 R1	
Puissance Couple Conso moyenne Prix	110,1 ch 9,6 m.kg 7,7 l 12990 €	Puissance Couple Conso moyenne Prix	117,1 ch 10,1 m.kg 6,6 l 12900 €
Suzuki GSX-R 1000		Honda VTR 1000 SP-2	
Puissance Couple Conso moyenne Prix	109,6 ch 10,9 m.kg 7,1 l 13049 €	Puissance Couple Conso moyenne Prix	110 ch 10,1 m.kg 6,6 l 12900 €

MEURES MOTO MAGAZINE

Aprilia RSV 1000 R		Ducati 998	
Puissance Couple Conso moyenne Prix	112,5 ch 9,9 m.kg 8 l 15499 €	Puissance Couple Conso moyenne Prix	110,2 ch 9,9 m.kg 6,2 l 16000 €

MEURES MOTO MAGAZINE





Parmi les quatre-cylindres, la Suzuki GSX-R remporte haut la main ce comparatif. Meilleur moteur, parfaitement équilibré, la Suz est la plus efficace et la plus sensationnelle sur route. La position de conduite, en revanche, demande une certaine accoutumance.

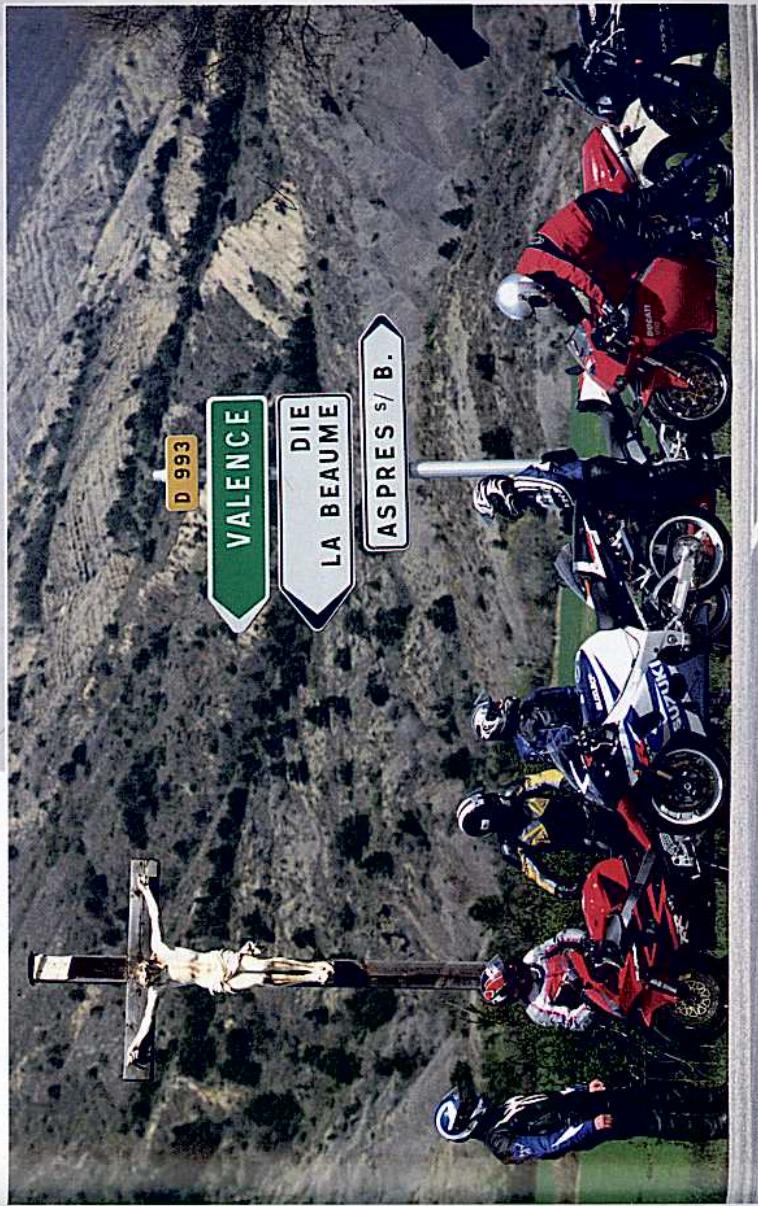


Au premier abord la CBR ne peut que séduire, grâce, en particulier, à sa facilité de prise en main et à son aggrément. Pourtant, derrière cette apparence, la Honda est devenue plus radicale et nettement plus difficile à exploiter sur route. Son train avant trop vif en est la principale cause.

Belles, dotées d'une finition hors pair et merveilleusement équipées, les six sportives alignées dans le hall du journal ne cessent d'attirer les regards, même vers les plus infimes détails. « Si j'avais du blé, je m'en payerais une. Juste pour le plaisir d'avoir un bel objet qui freine, accélère et tient le pavé », s'exclame sans retenue Jean-Luc, avec en prime un sourire qui en dit long sur l'état de ses finances. Une envie partagée d'ailleurs par tous les copains et copines bénévoles. Avant même de mettre en toute les moteurs, chacun fait déjà son choix ! Il faut dire que le plateau est consistant. D'un côté, trois quatre-cylindres japonaises : les Suzuki GSX-R 1000, Honda CBR 900 RR et Yamaha YZF 1000 R1 ; de l'autre, trois bicylindres en V : Aprilia RSV 1000 R, Honda VTR 1000 SP-2 et Ducati 998. Des motos empreintes de passion et d'irrationnel, d'image forte et de représentation.

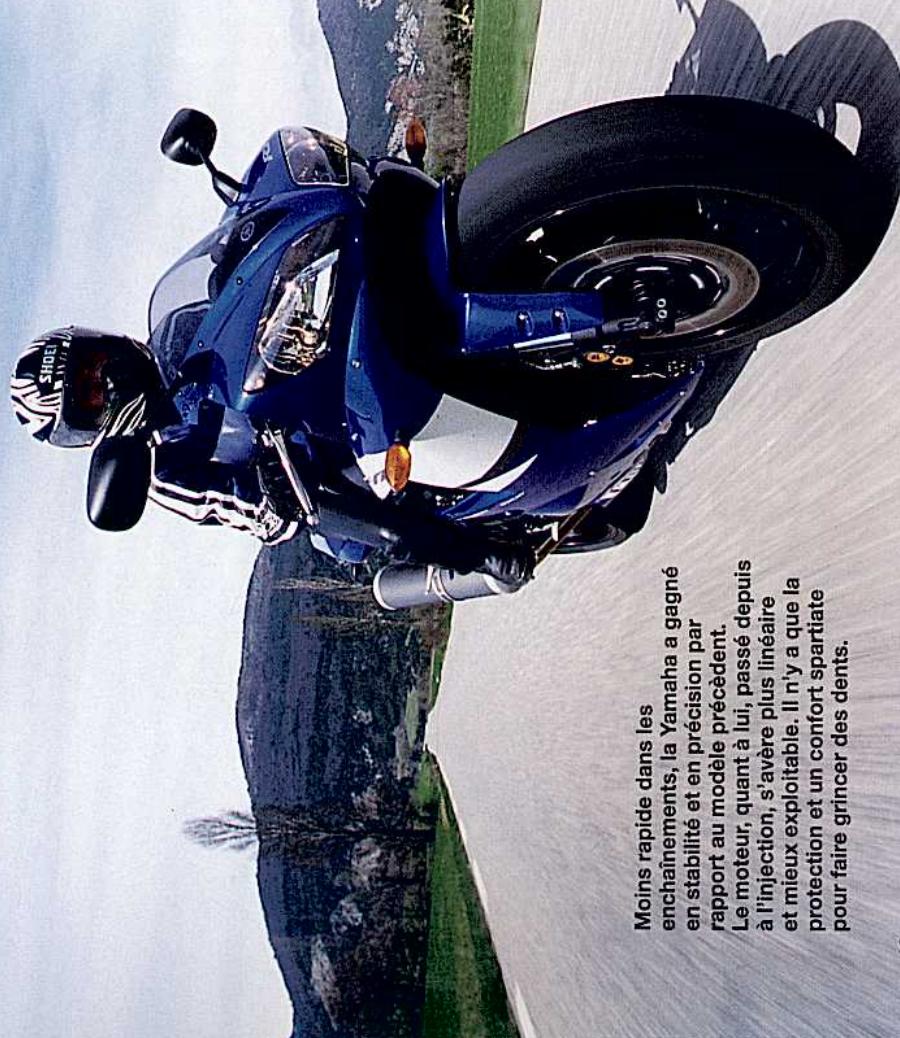
Comme par hasard, les motos de cet essai sont toutes des nouveautés, sauf la GSX-R 1000, strictement identique au modèle de... l'année dernière ! La CBR et la R1, elles, ont changé de look et les dimensions de leurs partie-cycles ont été modifiées. La Yamaha a troqué ses bons vieux carburateurs pour l'injection. Chez les bicylindres, la Ducati 998 hérite de

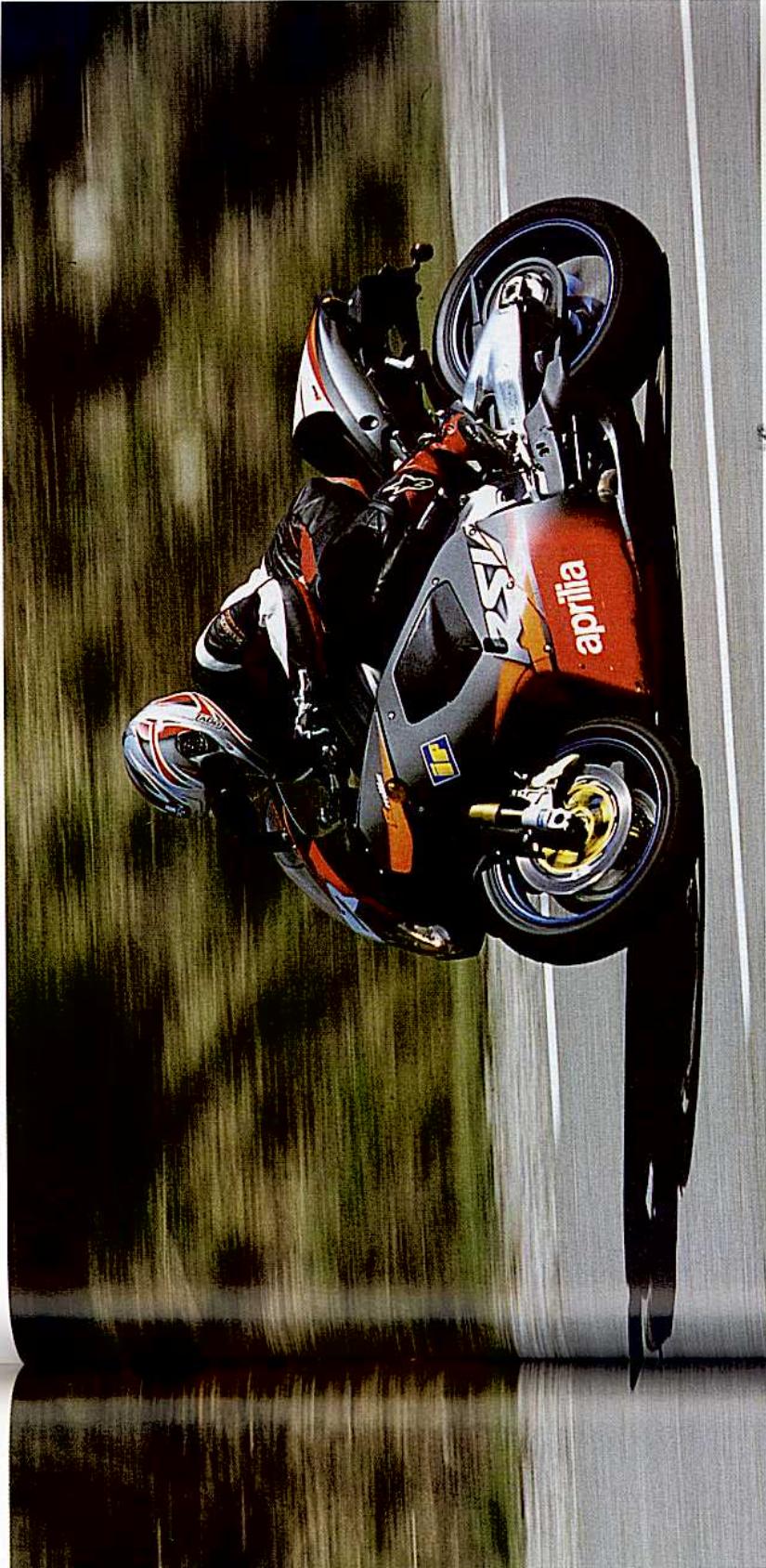
Après le calvaire de l'autoroute, la région au sud-est de Valence, violeuse apparaît comme une bénédiction...



Moins rapide dans les enchainements, la Yamaha a gagné en stabilité et en précision par rapport au modèle précédent. Le moteur, quant à lui, passe depuis à l'injection, stavère plus linéaire et mieux exploitable. Il n'y a que la protection et un confort spartiate pour faire grincer des dents.

Véritables vitrines du savoir-faire des constructeurs, ces motos ont une histoire et incarnent les évolutions des marques, particulièrement en compétition. Et ce n'est pas un hasard si leur nom, au moins, brille en Endurance et en Superbike – et bientôt en Grand Prix ? Une concurrence farouche qui pour les plus petits d'entre eux, ou les Italiens si vous préférez, est même une question de survie.





Surprenante, l'Aprilia RSV, ici dans sa version R, l'est à plus d'un titre. Sportive jusqu'au bout des pneus, elle offre néanmoins un confort plus qu'acceptable et une position de conduite en rien exclusive.

À défaut d'être la plus maniable, elle est celle qui demande le plus de finesse en pilotage. Un vrai régal!

► la culasse et de l'injection de la 996 R (la moto de course compétition de l'année dernière) et la Honda SP-2 bénéficie d'une cure d'amraîtrissement et d'une géométrie bouleversée : chasse, angle de colonne, longueur de bras oscillant, etc. L'Aprilia RSV 1000, ici dans sa version R, outre les suspensions Ohlins, possède par rapport au modèle de base un moteur équipé d'arbres à came à levée plus pointue, de soupapes au diamètre plus important et d'une boîte à air de plus grand volume. Modifications parfois intéressantes et justifiées. Mais si l'on exclut le circuit, où la performance à hauts régimes et le dernier dixième de seconde ont une importance capitale, ces « plus » se mesurent essentiellement en matière de sensations, de faire-valoir et de plaisir.

Place donc à la route puisque nous savons que 90% de ces motos ne poseront jamais leurs pneus sur une piste. Place à un essai, à l'opposé du discours mythifiant de la performance pure, qui tend à définir les capacités dynamiques des motos mais aussi à évaluer leur capacité à établir un « dialogue » avec leur conducteur. Les Anglais appellent ça... le « feeling ».

Positions et protections peu alléchantes. Au moment de quitter le ciel parisien on ne peut plus menaçant, pour rejoindre la Drôme et l'Ardeche via le périphérique et l'A6, les premières réticences se manifestent. Pour cette étape autoroutière, personne ne se bouscule pour prendre la Ducati ou la R1. Haute de selle, avec le buste penché en avant et les poignées en appui sur les bracelets, la 998 est la plus radicale de toutes et il faut toute l'attirance du rouge agressif et le bruit rauque du twin italien pour convaincre Jean-Luc.

Plus petite et ramassée, la R1 ne fait pas peur, bien au contraire. Mais sa position de conduite tout sur l'avant et sa bulle tellement petite – tout de même rehaussée de 10 mm cette année – calment les ardeurs. Moto idéale pour Sylvie à cause de sa petite taille et de sa passion avouée pour tout ce qui porte un logo en forme de diapason. Gilles, lui, n'est pas plus grand et la Honda CBR (la RRR... comme il dit !) lui va comme un gant, même si celle-ci, dans sa dernière version, offre une position de conduite moins naturelle.

Un sentiment de flottement entre le bel objet et la poudre aux yeux

relle. Lassiette centrée vers l'avant et l'inclinaison de la selle « poussent » le conducteur vers le réservoir. Et comme les repose-pieds ne sont ni assez hauts ni suffisamment en arrière pour amortir le poids du corps, le pauvre Gilles « voyage » sur son bide et sur ses bras. L'Aprilia RSV-R, en revanche, est étonnante sur ce chapitre. Haute de selle, longue, avec des repose-pied placés au bon endroit (les meilleures suspensions aussi, voir plus loin), elle offre une position de conduite idéale

pour Fabrice, le géant du lot. Nadia, quant à elle, n'est ni grande ni petite, ni grosse ni mince et à la particularité de s'adapter à tout ce qui a du caractère et sort de l'ordinaire. Cela tombe à point pour s'installer sur la GSX-R, la seule moto au monde à vous transformer en grenouille à cause de son large réservoir, d'un guidon pas éloigné et de repose-pied haut placés. Finalement, c'est la Honda SP-2 qui offre la position la plus pépère. La moto idéale pour Jean,



Racée et caractérielle, on se demande encore comment une telle moto peut être homologuée sur route. Bourrée de charme, la Ducati est une moto inconfortable, exigeante et qui n'accepte pas le compromis. La tenue de cap sur route impeccable est merveilleuse, tout comme l'allonge du moteur.

La Honda VTR est une moto de compétition presqu'à la portée de tous, un twin extrêmement facile à utiliser sur route. À ses commandes tout est intuitif et de l'entrée en virage à sa sortie la SP-2 trace sa voie sans embûches. Dommage que le mauvais bridage moteur étouffe la moto aux régimes intermédiaires.

AU QUOTIDIEN

ASPECTS PRATIQUES

Commandes. Toutes proposent des commandos standards, sauf l'Aprilia dont les commandes de klaxon et de clignotants sont inversées. Les trois twins possèdent des embrayages hydrauliques réglables en écartement, les quatre-cylindres font appel à des câbles. Les leviers de freins sont tous ajustables par molette.

Béquilles. Hypersport oblige, aucune ne possède de centrale. Pour les latérales, la RSV se distingue par un manque cruel de stabilité, les autres offrent une inclinaison satisfaisante. En terme de facilité de dépliage, la béquille de la 998 ne possède pas d'ergot et celui de la SP-2 est trop court. Elles sont donc plus difficiles à attraper en selle.

Rétroviseurs. L'Aprilia et la GSX-R offrent environ 70% de vision utile. Les deux Honda et la Yamaha ne dégagent qu'une moitié de miroir. Enfin, la Ducati ferme la marche avec des rétroviseurs pratiquement inutilisables. Mâigre consolation, aucun ne vibre.

Antivol. La CBR et la 998 sont pourvues d'une clé électronique. Les deux Honda bloquent leur direction dans les deux sens. Mis à part la Ducati, un U pourra trouver place sous toutes les sellles.

Bagages. La Ducati se démarque en ne proposant aucun crochet d'armature. La R1 offre quatre sangles dissimulées sous le dossier de selle. La SP-2 propose six points de fixation, la CBR cinq, la GSX-R 4, l'Aprilia deux. Les espaces sous les sellles n'offrent qu'une petite place pour un pantalon de pluie bien serré. Toutes les machines acceptent une sacoche de réservoir magnétique, excepté la RSV, dotée d'un bidon en plastique.

ENTRETIEN COURANT

Huile. Le contrôle du niveau s'effectue aisément grâce à un hublot sur toutes et par un tuyau transparent sur l'Aprilia. Les filtres à huile sont tous dissimulés derrière les bas de carénage et les échappements.

Bougies. Il faut ôter les réservoirs et des flancs de carénage. L'opération est plus rapide sur la 998, équipée de vis quart de tour.

Suspensions. Haut de gamme obligé, les amortisseurs sont réglables en précontrainte, amortissement et détente à l'avant et à l'arrière sur toutes les machines. L'accès à ces différents paramètres ne pose guère de problème.

Freins. L'accès aux plaquettes avant s'effectue sur toutes sans démontage des étriers. À l'arrière, il faut démonter les pinces. Une opération sans difficulté particulière, hormis sur la Ducati, pour laquelle il est plus rapide de démonter la roue (disque située au centre de la jante). Le contrôle du Lockheed est évidemment simple à l'avant, mais il reste également bien visible sans démontage pour l'arrière.

Fusibles. Ceux de l'Aprilia et la Suzuki sont au tableau de bord, derrière le flanc de carénage droit sur la Ducati, derrière celui de gauche et sous le dossier de selle sur la SP-2. Pour la CBR et la R1, il faut démonter la partie avant de la selle.

Batterie. La GSX-R, la RSV, la R1 et les Honda ne la dévoilent qu'après avoir démonté la selle (partie conducteur). La 998 la cache derrière le flanc de carénage droit.

Amponules. Les ampoules des feux avant se remplacent sans démontage. Il suffit de les extraire sous le tableau de bord. Les feux arrières ne posent pas de problème et les ampoules de clignotants sont toutes accessibles par une vis sur les cabochons.

Filtre à air. Il faut démonter le réservoir sur toutes.

L'AVIS DE...

Nadia, déléguée générale de la FFMC, est motarde militante depuis le paléolithique et route sur une Kawa ZX-9R ou en side-car. Habituelle des longues distances et grande amatrice de concentration où son franc-parler et son accent parigot sont célèbres, elle symbolise l'esprit quelque peu dilué, aujourd'hui, de ceux qui sacrifient le quotidien à leur passion.

J'aime la GSX-R, à cause de son moteur plein à la sonorité excitante. Je la trouve facile et j'ai l'impression qu'elle pardonne mes écarts. Je me sens en sécurité sur la R1 à cause de sa tenue de route et de sa stabilité. Je suis bien « dedans », elle est adaptée à ma morphologie. Je craque comme une midinette devant la SP-2 parce qu'elle est tout simplement belle... Je suis amoureuse des machines européennes, plus caractérielles. J'en ai d'ailleurs possédé plusieurs, mais pour la Ducati c'est non : trop exclusive, trop tapecul et trop chère.



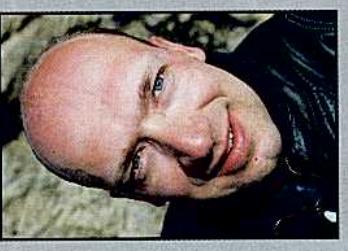
Sylvie, vit à Toulouse où elle est peintre décoratrice. Malgré son petit gabarit, elle aime les grosses routières rapides. Elle possède une vieille FJ Yamaha qu'elle rêve de remplacer par une FJR 1300. Habituelle des essais de Moto Mag, elle n'hésite jamais une seconde à abandonner toute sa famille pour rouler sur n'importe quelle machine, mais elle garde un faible pour la marque aux diapasons.

La R1 m'enthousiasme, évidemment, par sa facilité, son freinage et sa tenue de route. Elle est particulièrement adaptée à ma taille grâce à sa compacité. En fait, tout m'embarre, depuis le caractère moteur jusqu'au sentiment de sécurité que dégage sa partie-cycle. Mais je n'aime pas sa couleur, je préfère la SP-2 pour la classe de sa ligne et le choix judicieux de sa teinte. La Ducati ne me plaît pas du tout, elle est trop fatigante et trop spartiate. Je la trouve totalement inadaptée à une utilisation routière.



Fabrice, coule des jours heureux d'ingénieur à EDF. A 32 ans, il roule sur une 1000 CBR qu'il rêve de remplacer par une grande routière rapide. Même s'il est plutôt sensible à un certain confort, un essai de sportive est loin de le laisser indifférent. Son regard calme et son sourire affable cachent un tempérament très joueur dès que la route devient sinuuse et que l'ailiguille du compte-tours s'approche de la zone rouge.

La SP-2 m'aguiche. Sa tenue de cap et son caractère moteur m'enchangent. Je suis grand et le me sens bien dessus. En terme de facilité et de sentiment de sécurité, je suis formel : la CBR met immédiatement en confiance, elle demande moins de compétences. Mais la SP-2 me fait de l'œil, c'est une véritable séductrice. Je la trouve vraiment magnifique et équilibrée. La Ducati n'est pas faite à ma taille et elle est « dure » de partout.

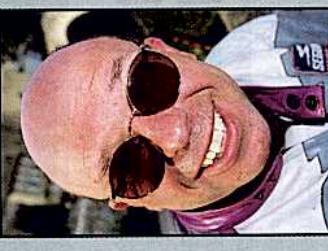


oliviers, les routes se prêtent bien à la pratique de la moto. Mais pas avec n'importe laquelle. Les départementales de montagne, très sinuuses et bosseées, s'avèrent vite éprouvantes avec ces sportives. Au bout d'une heure seulement, les bras, les dos, les fesses et même les cuisses réclament une halte. La Ducati, avec sa position « racing » et ses suspensions très fermes est un vrai instrument de torture. L'Aprilia, la seule avec des suspensions capables d'absorber efficacement les petits chocs, est la moins pénible. Entre les deux se placent, de la plus exigeante à la plus facile, la R1, la SP-2, la CBR et la GSX-R. Pas question en tout cas d'admirer tranquillement le paysage ou de faire du tourisme. Et pas uniquement à cause du confort. La position de conduite typée sport limite terriblement le champ de vision ! De plus, avec les twins, et en particulier avec les deux italiennes, il est difficile d'entrer à bas régime sans faire cogner la mécanique. Décidément, après l'autoroute et les petites routes de montagne, d'aucuns se posent des questions sur la route idéale avec ce type de motos...

Le doux ne dura pourtant que l'espace d'une nuit. Les belles départementales D 94 et D 994 entre Nyons et Serre (Hautes-Alpes) qui serpentaient avec une régularité de serpent. Entre les CBR et moi, c'est une longue histoire d'amour. J'apprécie cette nouvelle 900 pour son efficacité, sa légèreté et sa rapidité. Je suis immédiatement à l'aise à son guidon, elle est rassurante. J'improvise plus facilement que sur les autres. Par contre, en termes d'esthétique, les lignes épurées de la Ducati et son trait de crayon de génie me fascinent toujours. Je la trouve belle, mais je la déteste sur la route tant elle est rétive et inconfortable. C'est la seule moto qui contrarie ma digestion. ►



Sur route, on peut s'amuser à tracer la trajectoire idéale, se prendre pour un pilote ou encore jouer à user son pneu sur toute sa largeur... Mais il y a une chose que l'on ne peut pas faire avec une sportive : du tourisme ! Pour goûter aux charmes d'une ville comme Nyons (Drôme), mieux vaut, comme ici, s'arrêter et aller à pied.



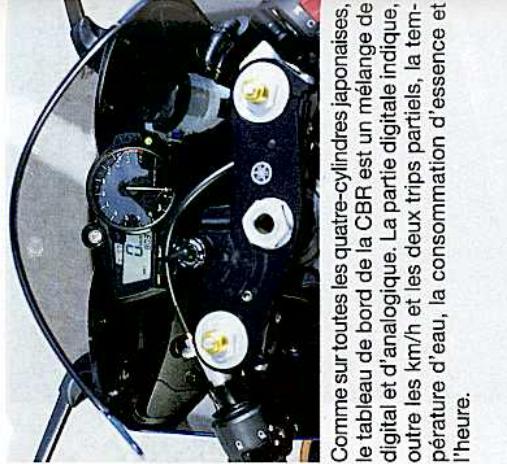
Gilles, informaticien dans un quotidien, est à 47 ans un sportif en cure de désintoxication. Longtemps abonné aux machines exclusives, il aime rouler vite. L'âge venant, il tente de s'amender sur une Yamaha 1300 XJR. Mais le démon de la course lui fait déplorer chaque jour la garde au sol de sa dernière monture. Cet essai de sportives risque de le faire rechuter dans les plaisirs sulfureux du guidon bracelet.

Entre les CBR et moi, c'est une longue histoire d'amour. J'apprécie cette nouvelle 900 pour son efficacité, sa légèreté et sa rapidité. Je suis immédiatement à l'aise à son guidon, elle est rassurante. J'improvise plus facilement que sur les autres. Par contre, en termes d'esthétique, les lignes épurées de la Ducati et son trait de crayon de génie me fascinent toujours. Je la trouve belle, mais je la déteste sur la route tant elle est rétive et inconfortable. C'est la seule moto qui contrarie ma digestion. ►

Enfin les virages... et les bosses !

Autour de Nyons, jolie petite ville de la Drôme provençale connue pour ses

HONDA CBR 900 RR



Comme sur toutes les quatre-cylindres japonaises, le tableau de bord de la CBR est un mélange de digital et d'analogique. La partie digitale indique, outre les km/h et les deux trips partiels, la température d'eau, la consommation d'essence et l'heure.

SUZUKI GSX-R 1000



Bien réalisé avec son fond blanc, le compte-tours de la GSX-R est le plus facile à lire et celui qui refléchit le moins la lumière du soleil. Pour le reste, outre les voyants de pression d'huile et de réserve, on retrouve sur le cadran digital les informations nécessaires, du trip à la montre.

YAMAHA YZF 1000 R1

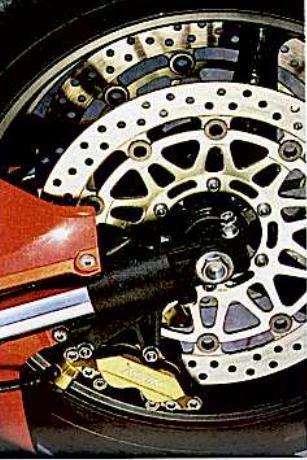


Sur la R1, on retrouve côté affichage digital le compteur kilométrique (avec décompte des km après passage en réserve), deux trips partiels, l'heure, la température d'eau et la vitesse instantanée. La petite lampe blanche s'allume lorsqu'un régime, programmable à l'avance, est atteint.

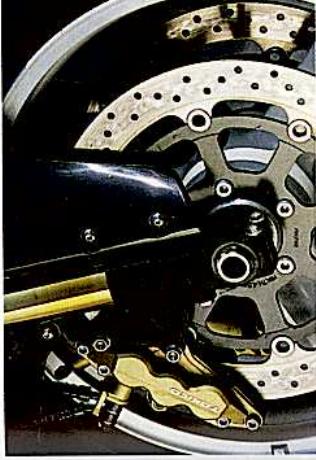
► tent entre plateaux et gorges effaçant les doutes pour laisser place à une douce euphorie. Ici, le revêtement est impeccable, les courbes s'enchaînent sans cesse et toutes nos sportives s'endent donnant à cœur joie. Pas très vite d'ailleurs, mais avec application, en abandonnant doucement le stade de la conduite à celui plus éphémère du pilotage. À un rythme coulé mais pas à la traîne puisque les pneus vont déjà jusqu'à bout, commence l'affrontement entre quatre-cylindres

et twins. Les premières impressions portent évidemment sur l'aptitude de celle ou telle autre moto à enchaîner les grandes paraboliques, sur la réponse du moteur en sortie de virage et sur les freinages.

Les 4-cylindres. Avec eux, c'est la facilité de conduite et la convivialité qui sont les plus appréciées. Mais aussi une puissance disponible plus conséquente à tous les régimes, même si la zone rouge est placée très haut dans les



Sur la Honda Fireblade, on trouve un système de freinage avant avec deux disques d'un diamètre hors du commun : 350 mm ! Les étriers sont à quatre pistons. Puissance et progressivité sont au rendez-vous, largement suffisant en tout cas sur route.



Si le diamètre des disques avant est dans la norme des sportives actuelles, à savoir 320 mm, la Suzuki est la seule à proposer des étriers à six pistons. La sensation de puissance et à l'attaque du freinage est stupéfiante mais au bout du compte il s'avère moins efficace que celui des deux Honda.



La YZF possède les plus petits disques de ce comparatif (298 mm). Mais ils n'en sont pas moins efficaces. Si Yamaha semble avoir résolu les problèmes de rendement des premiers exemplaires, ce freinage reste le moins agréable à chaud.

instantanées, le train avant trop réactif n'inspire pas confiance. À plusieurs reprises, il a réussi à mettre « en crise » le pilote. Même si les kilos sont bien placés sur l'avant et que la CBR possède avec l'Aprilia la meilleure fourche du comparatif (elle arrive jusqu'en butée sans jamais sautiller), l'angle de chasse très fermé rend la moto peu communicative, en particulier lors des freinages appuyés. Le moteur lui, n'embarque pas autrement dans les bas et moyens régimes.

La R1 semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle peut servir qu'à l'occasion pour transporter un passager. Mais au moins, elle en possède une... contrairement à l'Aprilia RSV-R. Comme la CBR, la R1 utilise un feu arrière à diodes.



Le châssis de la CBR est différent des autres quatre-cylindres puisque les deux poutres en aluminium ne descendent pas jusqu'en bas pour supporter la fixation du bras oscillant. Celui-ci, en effet, prend tout simplement comme point d'ancrage les carters moteur.



Contrairement aux trois twins qui utilisent des embrayages hydrauliques, les quatre-cylindres de cet essai font appel à des câbles. On peut ainsi mieux doser et éventuellement faire patiner... Notez le système de frein de la molette de réglage : simple et efficace !



Très important, le réglage de la suspension arrière d'une sportive se doit d'être accessible. Celui de la Yamaha est l'un des plus simples à réaliser, notamment au niveau de la précontrainte du ressort. Notez tige du sélecteur particulièrement la longue car la boîte de vitesses est placée haut derrière les cylindres.

Il faut en effet attendre 3 000 tr/min, après la première ouverture de la valve à l'échappement, pour sentir quelque chose. Il baisse ensuite aux environs de 4 500 tr/min et monte gentiment jusqu'à 8 000 tr/min. C'est au-delà que la Honda se déchaîne. Alors que le freinage est, avec celui de la SP-2, le plus puissant du comparatif et que l'embrayage est un modèle de progressivité, la boîte de vitesses, elle, savvre peu précise et assez désagréable à utiliser.

La R1 semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle peut servir qu'à l'occasion pour transporter un passager. Mais au moins, elle en possède une... contrairement à l'Aprilia RSV-R. Comme la CBR, la R1 utilise un feu arrière à diodes.

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►



Assez pratique, l'ouverture de la selle arrière avec son système pivotant. A l'intérieur, il y a tout juste la place pour placer une petite combinaison de pluie et un porte-monnaie. Admirez le joli feu arrière avec les rampes de diodes à deux niveaux.



Contrairement aux trois twins qui utilisent des embrayages hydrauliques, les quatre-cylindres de cet essai font appel à des câbles. On peut ainsi mieux doser et éventuellement faire patiner... Notez le système de frein de la molette de réglage : simple et efficace !



Extrêmement inconfortable, la selle de la Yamaha ne peut servir qu'à l'occasion pour transporter un passager. Mais au moins, elle en possède une... contrairement à l'Aprilia RSV-R. Comme la CBR, la R1 utilise un feu arrière à diodes.

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en virage. Bien plus linéaire et moins brutal dans les moyens régimes, le moteur de la Yam est plus exploitable et mieux adapté à la route, même si le ►

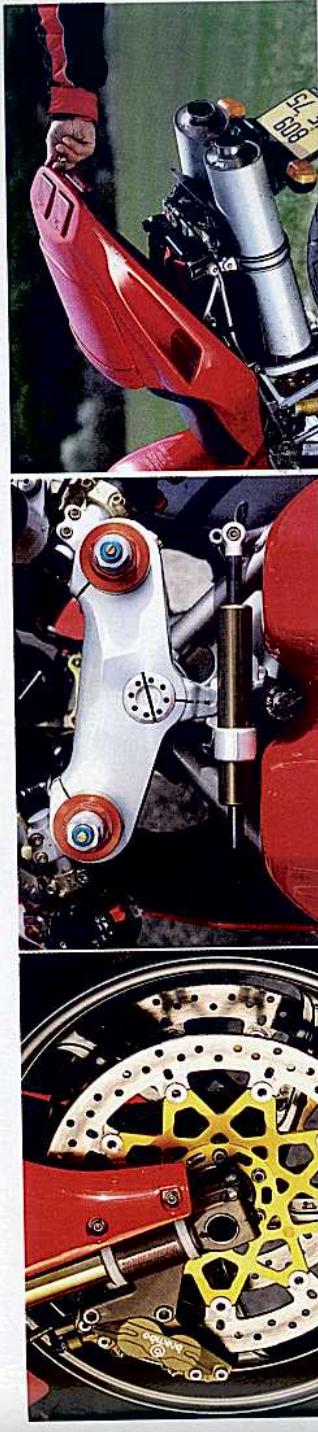
La RI semble curieusement avoir hérité du comportement de la vieille CBR. Elle a perdu, soit, en vitesse d'exécution dans les changements de trajectoire, mais elle a gagné en précision et en sensibilité au niveau du train avant. Plus sûre grâce à un meilleur feeling avec le pneu avant, elle se balance avec facilité et précision en



APRILIA RSV 1000 R

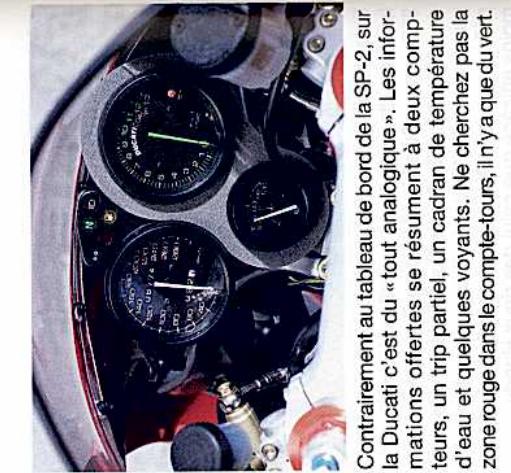
Impossible de rester insensible au niveau de finition de ces motos. La RSV est particulièrement magnifique dans ses détails. Notez la qualité de réalisation des repose-pied conducteur et passager, la perfection des soudures ainsi que l'élégance du levier de frein arrière.

Du top Brembo, dans la plus pure tradition italienne. Mordant, puissance et progressivité sont au programme. Mais ce qui accueille encore plus le sentiment de sécurité, c'est le bon travail de la fourche avant, réglable comme toutes les autres en hydraulique et en précharge du ressort.



DUCATI 998

Le tableau de bord de l'Aprilia est le plus sophistiqué de tous mais certainement pas le plus simple. Parmi les innombrables fonctions qui offre l'ordinateur de bord, à noter la vitesse moyenne, le réglage de la zone rouge, chrono... À notre avis, le mieux regarder la route !



HONDA VTR 1000 SP-2

Contrairement au tableau de bord de la SP-2, sur la Ducati c'est du « tout analogique ». Les informations offertes se résument à deux compteurs, un trip partiel, un cadran de température d'eau et quelques voyants. Ne cherchez pas la zone rouge dans le compte-tours, il n'y a que du vert.

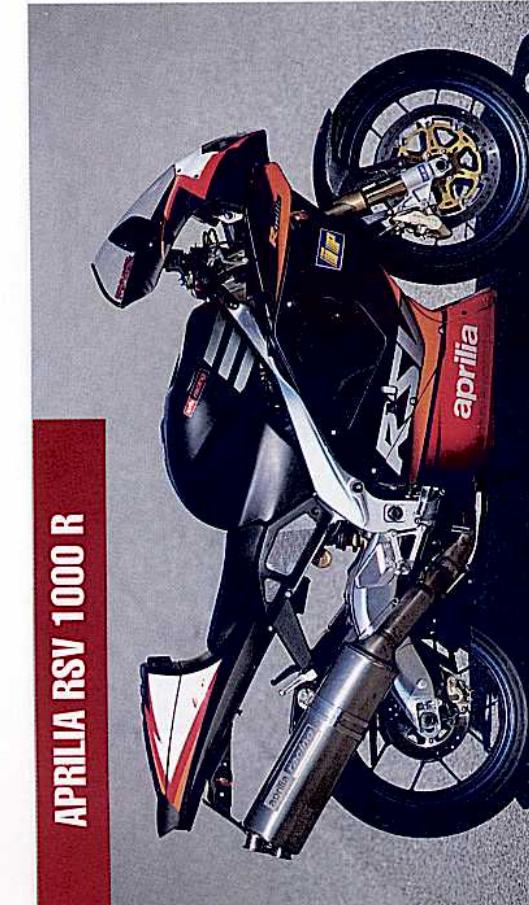


La SP-2 est la seule à proposer un tableau de bord « tout digital ». C'est aussi, avec la Ducati, celui qui offre le moins d'informations. Pas de montre, pas de deuxième trip journalier... mais le compte-tours placé presque horizontalement est vraiment génial.

Ces twins s'avèrent plus délicats à manier que les quatre-pattes même

► deuxième rapport n'avait pas besoin d'être si long. La puissance et la progressivité du freinage sont bonnes malgré un diamètre de disques de seulement 298 mm, mais ce sont ceux qui résistent le moins à une utilisation intensive. Lors des gros freinages les sensations sont assurées : la position de conduite très en avant donne la désagréable impression

ce qui n'est pas le cas sur la Honda et à la Yamaha. Les seules fausses notes portent sur la position de conduite peu naturelle qui demande une accoutumance ; et sur la possibilité de se laisser emporter par les prestations d'une machine qui exige de l'expérience. Le freinage possède une excellente attaque mais n'offre pas la sensation de puissance de



HONDA 1000 VTR

deux autres. La Suzuki offre la plus grande sensation de sécurité en virage et tracte le mieux en sortie. Tout le monde s'accorde à dire que ce moteur est vraiment extra. Le bruit de la mécanique est envolant et la boîte de vitesses un modèle de douceur. Le quatre-cylindres en ligne est également exempt de vibrations ; il possède un contre-arrêts d'équilibrage,

si tout le monde pense a priori que leur couple est un allié de poids

pour avoir plus de watts et avec une plage d'utilisation bien déterminée, n'est pas évident à réaliser. C'est la Ducati qui se sont le mieux de ce piège. Vif dans les montées en régime, souple et doté d'un bruit très caractéristique, c'est un vrai régal. Il reprend sans hésitation à partir de 3 000 tr/min et monte jusqu'à 8 500 tours sans hésitation. Il y a bien un ►



Dans l'ensemble, le remplissage du réservoir, acte on ne peut plus fréquent avec des sportives, n'est pas trop galère... sauf sur l'Aprilia ! L'orifice de remplissage est petit, le réservoir est haut et pour corser le tout ça roule pas malen fin de remplissage.

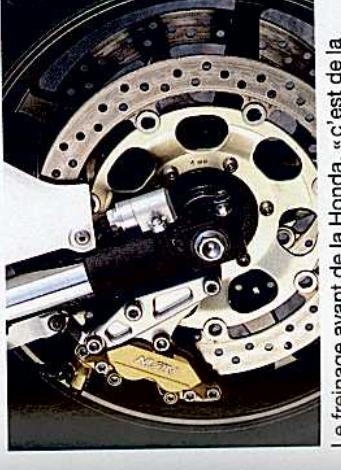
La Ducati est la seule moto à avoir une selle monocoque. Toute cette partie se démonte d'un tour de cléf (serrure placée à gauche, sous la selle conducteur). Pratique, cela permet d'accéder au petit compartiment arrière où, à part la trousse à outils, on ne met... rien.



Certains appellent ça une selle passager... Il s'agit en réalité d'une trappe pour accéder au compartiment intérieur où l'on peut placer quelques bagages, pensez à une sacoche réservoir ou changez de moto.



L'imposant bras oscillant de la SP-2 est conçu pour absorber bien plus que les 106 ch annoncés pour la version française. Entièrement réalisée en aluminium, il est bien sûr très rigide, mais en cas de gamelle on peut douter de sa capacité à encadrer le pot d'échappement vu sa faible épaisseur.



Le freinage avant de la Honda, « c'est de la dynamite » comme dirait une pub suisse. Une légère pression sur le levier suffit à tout stopper. Le plus drôle est que malgré cette puissance, on arrive à doser le tout. Parmi les twins, la fourche de la SP-2 possède le plus grand débattement (130 mm).

la Honda 900 CBR et la Yamaha R1, et ce malgré des étriers à six pistons.

Les bicylindres. De l'autre côté de la barrière, ces moteurs sont plus délicats à manier même si tout le monde pense à priori que leur couple est un allié de taille sur route. Il faut dire que le embrayage de ces moteurs, conçus au départ

► moment où il marque une pause (à mi-chemin). Cela est perceptible lors des reprises, et non pas lorsqu'on accélère en tirant les rapports. La conduite demande en revanche une bonne condition physique et une sacrée dose d'expérience pour réussir à se faire plaisir. Très pointue à mener, la 998 est la moto la plus difficile et la plus capricieuse de ce comparatif. En entrée de virage, elle demande à être brusquée mais nécessite aussi un maximum de précision si l'on veut aller là où l'on veut. La boîte est précise mais peu agréable à utiliser, le freinage n'est pas le plus rassurant et la fermeté des suspensions fait sauter la moto à la moindre bosse. Il n'y a que sur les revêtements impeccables (la piste ?) que la tenue de route est parfaite. Pourtant, aux yeux de certains essayeurs, cette difficulté agit comme un appel (il faut dompter le fauve) et ils se laissent séduire. Allez comprendre... La Honda VTR 1000 SP-2 propose une

conduite bien plus civilisée, sans être dénuée de charme pour autant. Contrairement à la Ducati, elle donne la sensation de tourner sans effort autour du virage grâce surtout à son train avant léger. Une moto avec deux grosses jambelles aussi facile qu'un quatre-cylindres c'est rare, et la SP-2 en fait partie ; et la mani-

Le côté radical et pointu de la Ducati s'oppose à l'aspect plus civilisé des deux Honda

ibilité n'appelle aucune critique. Le freinage est vraiment puissant et les suspensions largement à la hauteur tant que la route est bonne. Dominique que le moteur souffre d'un bridage mal réalisé.

Très souple, presque comparable sur ce point à un quatre-cylindres, il souffre d'un manque de pêche aux régimes intermédiaires (entre 4 000 et 6 000 tr/min). En enroulant cela n'est pas vraiment gênant, mais si l'on conduit plus en force et que l'on accélère à ces régimes, la réponse se fait attendre.

C'est aussi le cas de la RSV-R qui distille toutes ses sensations à partir de 6 000 tr/min. Avant, il ne se passe pas grand chose ou plutôt tout est bien lisse. On peut s'en accommoder et enrouler tranquillement, d'autant que l'Aprilia est la plus confortable. Mais pour faire chanter ce moulin, il faut monter les régimes et alors ça va vraiment vite. Pour en tirer la quintessence, l'Aprilia offre une plage d'utilisation mince comme celle d'une moto de course : 3 000 tours environ ! Qu'à cela ne tienne, la RSV est un modèle de stabilité en courbe et offre avec la GSX-R la meilleure motricité. Moins vive que la concurrence dans les enchaînements, l'Aprilia offre une plage d'utilisation mince comme celle d'une moto de course : 3 000 tours environ !

Qu'à cela ne tienne, la RSV est un modèle de stabilité en courbe et offre avec la GSX-R la meilleure motricité. Moins vive que la concurrence dans les enchaînements, l'Aprilia offre une plage d'utilisation mince comme celle d'une moto de course : 3 000 tours environ !

Yamaha propose en plus des classiques papillons des petits pistons sensibles à la dépression, qui ouvrent une série de valves semi-cylindriques. Le but de ces systèmes alternatifs aux injections traditionnelles est de favoriser une meilleure réponse au début de l'accélération, là où justement le fonctionnement est plus hésitant qu'avec des carburateurs. Les trois quatre-cylindres japonais sont tous équipés d'un système de valve à l'échappement. Sur les bicylindres, la Honda SP-2 et la Ducati ont leur V ouvert à 90°, alors que l'Aprilia se démarque avec un angle de 60°. Une solution réduisant sensiblement la longueur du groupe propulseur mais qui demande l'installation d'arbres d'équilibrage pour remédier aux vibrations engendrées par ce type de géométrie. Sur ces moteurs, l'entraînement de la distribution se fait par chaîne sur la SP-2, par courroie sur la 998 et par chaîne et engrenages sur la RSV-R. À noter enfin que l'Aprilia propose un système couplé à l'embrayage qui empêche les drailles de la roue arrière au rétrogradage.

L'alternative trois-cylindres Triumph Daytona 955i

La véritable alternative aux sportives du moment nous vient de Grande-Bretagne. Elle n'a ni quatre, ni deux, mais trois cylindres. Et le charme en plus.

À l'heure actuelle, presque toutes les constructeurs proposent des maxi sportives avec deux ou quatre cylindres. Triumph sort du lot avec un trois-cylindres nommé Daytona. Mais il n'y a pas que le moteur pour rendre cette moto différente des productions actuelles.

La ligne peu racée,

la position de conduite moins exclusive ou la largeur des rétroviseurs sont autant de paramètres indiquant que l'anglaise n'est en rien une sportive extrême comme le sont une 998 ou une R1. Le bruit, feutré, rauque, semblable à nul autre fait aussi la différence. Bref, pour une alternative, c'en est une ! Mais n'allez pas croire que la Daytona se can-

tonne dans un registre de routière sportive pour autant. Son moteur, extrêmement puissant dans sa version originale, pousse fort. Linéaire dans sa phase d'accélération, c'est un vrai legal de jouer avec la poignée de gaz entre 4 000 et 8 000 tr/min. On sent alors, même si c'est complètement différent d'une GSX-R ou d'une 998, une poussée franche et énergétique. La boîte de vitesses, à défaut d'être rapide, possède un bon étalement. Le seul souci vient du bridage, pas vraiment « réussi » parce que pas vraiment « pensé ». Après 8 000 tr/min, il n'y a pas grand-chose à se mettre entre les dents... et avant 4 000 tr/min non plus. Lors des reprises à bas régime, le moteur peine à relancer et lorsqu'il le fait enfin c'est avec brutalité. Il faut presque,

comme avec un deux-temps, jouer de l'embrayage. Dans ce domaine, le travail des Japonais avec leurs systèmes de valve à l'échappement est mieux récompensé. Eux, au moins, ont compris qu'il ne sert à rien de mettre plein de chevaux en haut si on oublie d'en laisser un peu en bas, surtout pour la route. Le comportement routier, lui, est en net progrès par rapport à la précédente version. Grâce à un angle de chasse passé de 24° à seulement 22,8°, un empattement assez étroit transmettent de manière assez conséquente les inégalités de la route mais empêchent un trop grand transfert des masses lors des gros freinages. Heureusement, car le freinage avant de la Triumph est à placer parmi les meilleurs de la catégorie, particulièrement à l'attaque. Il manque un peu de progressivité, mais ceux qui aiment un freinage avec un mordant sans pareil seront comblés.

CONTRÉ
Mauvais bridage
Finition
Vivacité du train avant
POUR
Charme du trois-cylindres
Sportive accessible
Freinage puissant

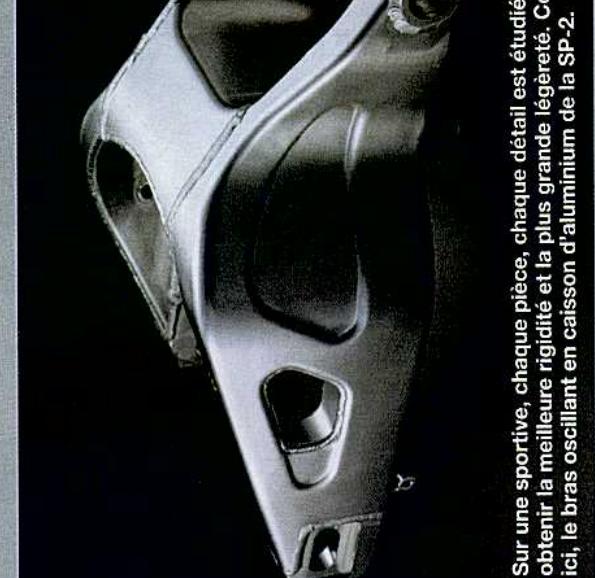
12650 € (13500 € version Centenario)

12 ans pièces et M.O.
Prix

Technique Solutions de haut niveau

C'est de la technologie de haut niveau directement issue de l'expérience acquise en compétition. Il y aurait beaucoup à dire sur des solutions parfois ingénieries, utiles ou pas. Mais limitations à quelques particularités. À part Ducati, nous n'avons pas de cadre treillis en acier, solution qui a fait ses preuves et se révèle toujours aussi ingénie (trop ?), toutes les autres motos utilisent des cadres périphériques en aluminium. Seule la CBR possède un bras oscillant avec ancrage dans les carter moteurs. Côté géométrie des trains avant, ce n'est pas du « pareil au même » mais presque. L'angle de chasse de ces motos, par exemple, va de 23,5° pour les Honda et la Ducati (la seule à posséder un réglage variable sur 1°) à 25° pour l'Aprilia. En empêtant aussi la différence est minime, et les valeurs maximales sont comprises entre 1 395 mm pour la R1 et 1 420 mm pour la SP-2. Toutes en tout cas utilisent des fourches inversées et des monoamortisseurs arrière avec système de bielllettes. S'il faut vraiment trouver une différence, c'est évidemment du côté des répartitions des

masses et du centre de gravité qu'il faut chercher. Uniformité absolue, en revanche, en ce qui concerne l'alimentation. L'injection y règne en maître principalement pour deux raisons : d'abord parce que cette technologie a fait des pas de géant et permet de gérer plus facilement et de manière plus



fine l'ensemble allumage/alimentation. Ensuite parce qu'elle représente la meilleure solution, à l'heure actuelle, pour répondre aux nouvelles exigences en matière de pollution. À noter, dans ce domaine, la particularité de Suzuki qui utilise un système à double papillon. Celle de Honda fonctionne avec des injecteurs à 12 jets et celle de

moteurs, l'entraînement de la distribution se fait par chaîne sur la SP-2, par courroie sur la 998 et par chaîne et engrenages sur la RSV-R. À noter enfin que l'Aprilia propose un système couplé à l'embrayage qui empêche les drailles de la roue arrière au rétrogradage.

F.S.



point à un quatre-cylindres, il souffre d'un manque de pêche aux régimes intermédiaires (entre 4 000 et 6 000 tr/min). En enroulant cela n'est pas vraiment gênant, mais si l'on conduit plus en force et que l'on accélère à ces régimes, la réponse se fait attendre.

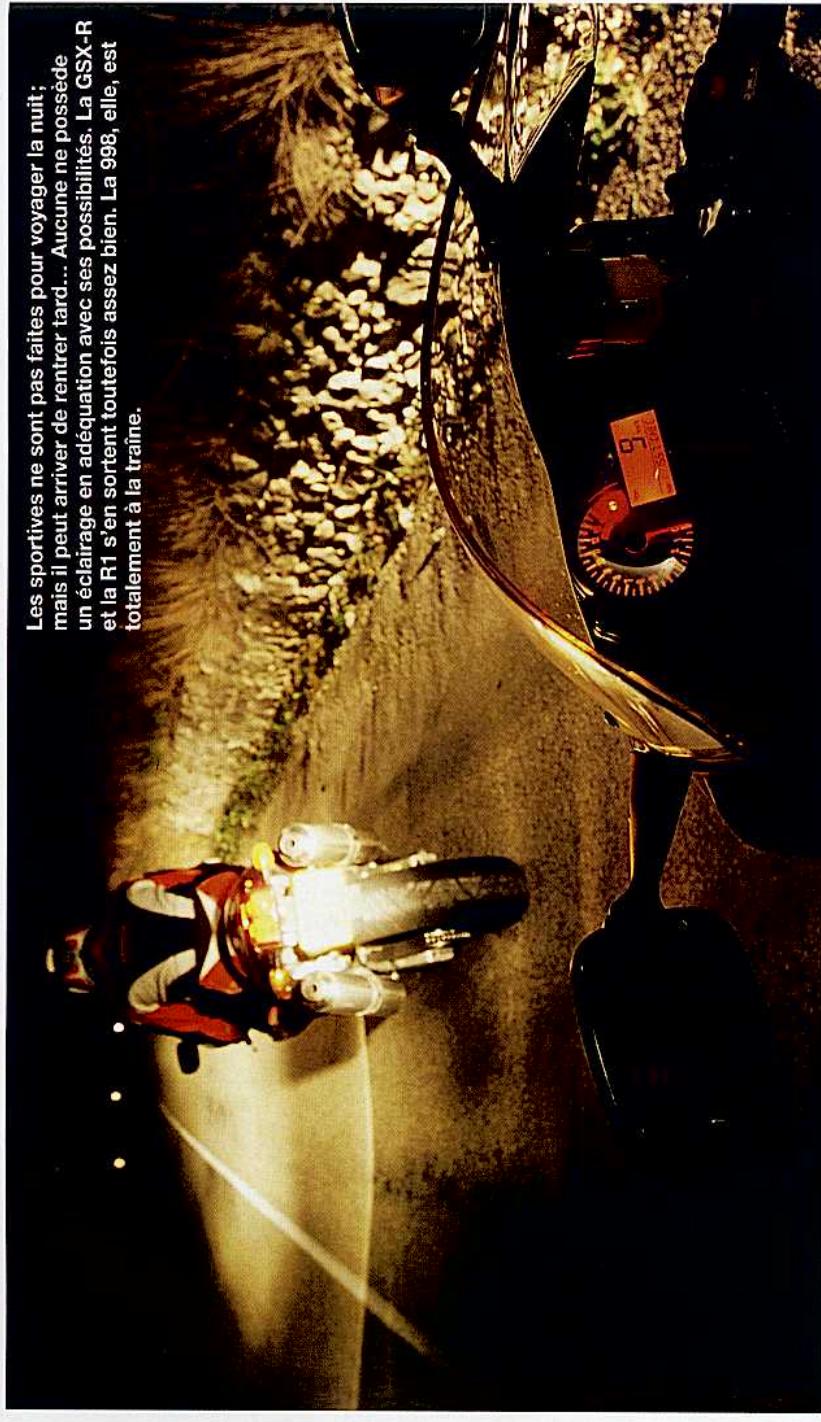
C'est aussi le cas de la RSV-R qui distille toutes ses sensations à partir de 6 000 tr/min. Avant, il ne se passe pas grand chose ou plutôt tout est bien lisse. On peut s'en accommoder et enrouler tranquillement, d'autant que l'Aprilia est la plus confortable. Mais pour faire chanter ce moulin, il faut monter les régimes et alors ça va vraiment vite. Pour en tirer la quintessence, l'Aprilia offre une plage d'utilisation mince comme celle d'une moto de course : 3 000 tours environ !

Qu'à cela ne tienne, la RSV est un modèle de stabilité en courbe et offre avec la GSX-R la meilleure motricité. Moins vive que la concurrence dans les enchaînements, l'Aprilia offre une plage d'utilisation mince comme celle d'une moto de course : 3 000 tours environ !

Yamaha propose en plus des classiques papillons des petits pistons sensibles à la dépression, qui ouvrent une série de valves semi-cylindriques. Le but de ces systèmes alternatifs aux injections traditionnelles est de favoriser une meilleure réponse au début de l'accélération, là où justement le fonctionnement est plus hésitant qu'avec des carburateurs. Les trois quatre-cylindres japonais sont tous équipés d'un système de valve à l'échappement. Sur les bicylindres, la Honda SP-2 et la Ducati ont leur V ouvert à 90°, alors que l'Aprilia se démarque avec un angle de 60°. Une solution réduisant sensiblement la longueur du groupe propulseur mais qui demande l'installation d'arbres d'équilibrage pour remédier aux vibrations engendrées par ce type de géométrie. Sur ces

moteurs, l'entraînement de la distribution se fait par chaîne sur la SP-2, par courroie sur la 998 et par chaîne et engrenages sur la RSV-R. À noter enfin que l'Aprilia propose un système couplé à l'embrayage qui empêche les drailles de la roue arrière au rétrogradage.

51



ROULER LA NUIT

Click, click, le système d'appel de phare jumelé au code est identique sur nos six motos et s'avère suffisant lors de croisements entre motards. La nuit par contre, quasiment tous les faiseaux paraissent un peu faiblards pour des machines censées tenir des hautes vitesses. En code, la **Suzuki GSX-R** offre la meilleure prestation. L'éventail du faisceau est bien large et éclaire parfaitement le réverbé et le bas-côté droit de la route. Mais une grande vigilance est demandée lors des virages à gauche, un trou noir se creusant inexorablement devant la roue avec l'inclinaison de la moto, tout comme lors de freinages appuyés. L'allumage du phare vient s'ajouter à celui du code mais n'offre qu'une prestation moyenne, le faisceau manquant un peu de longueur. **Sur la Honda SP-2**, seul le projecteur de gauche est allumé en code. Son faisceau, de courte longueur, se termine en dents de scie et n'éclaire pas suffisamment le côté droit de la route. Comme la plupart de ses consœurs, l'éclairage devient limité lors des freinages. L'angle aigu du faisceau, centré sur le devant de la roue, rend les virages gauches à droite complètement aveugles en code et limite en phare. Le manque d'allonge du feu de croisement au feu de croisement rend la différence entre les deux à peine perceptible pour le pilote. **Sur l'Aprilia RSV** le code et le phare sont distincts. Le premier éclaire largement la route et ses côtés, mais pas suffisamment loin, laissant l'improvisation s'installer dans les virages et lors des freinages appuyés. Le pinceau du phare manque quant à lui de largeur, mais reste sécurisant. On ne peut pas en dire autant de l'éclairage de la **Ducati 998**, où les deux modes sont jumelés, mais ce sont de loin les moins performants pour deviner l'angle de la route pourtant jumelé au feu de croisement. Au freinage, c'est l'extinction des feux quasi totale tant la distance devant la roue se resserre. Pour les virages à gauche, deux solutions : un chien et une canne ou se tenir la rambarde de « sécurité ». En phare, cela s'améliore mais reste très insuffisant. **Sur la Honda CBR**, on regrette là aussi le manque de portée du code. C'est dommage, car la perception des embûches de la route est bonne, grâce à une forte intensité lumineuse diffusée devant la roue. Comme avec la plupart de ses consœurs, les lumières à gauche sont appréhendées par le pilote avec beaucoup de retenue. Le phare, jumelé au code, est deux fois moins puissant que le feu de croisement. Pourtant le feu de croisement est deux fois plus puissant que le phare.

Hormis la piste et une certaine classe, difficile de cerner l'intérêt de cette coûteuse technologie

Plus loin, sur la route très sinuée qui monte le long des gorges de l'Ardèche de Pont-Saint-Esprit à Vallon-Pont-d'Arc, la conduite devient plus exigeante. Même si le revêtement est impeccable et le grip extra, ça tourne tellement que la force tout le monde est cassé et le même sentiment envahit les esprits. Rouler bon train dans des enchainements de virages sans fin et avec des gros freinages dans les parties descendantes, ça use ; et même si c'est chose de s'amuser avec des motos au potentiel énorme, avec des watts, du frein et des partie-cycles sans faille, tout le monde commence à se demander si une sportive est vraiment la moto idéale pour se faire plaisir sur ce terrain. La remarque de Jean-Luc, lui qui aime tant la conduite appuyée, tombe presque à

PIÈCES DÉTACHÉES

	Honda CBR 900 RR	Suzuki GSX-R 1000	Yamaha YZF-1000 R1	Aprilia RSV 1000 R	Ducati 998	Honda VTR 1000 SP-2
PRIX DE LA CASSE (EN EUROS)						
Jante avant	518	472	576		772	531
Garde-boue avant	147	160	108		105	89
Tube de fourche	231	487	349		n.c.	201
Té de fourche supérieur/inérieur	200/64	459/h.c.	108/326		250/414	239/336
Guidon ou demi-guidons	130	155	91		121	135
Mâtre cylindre de frein avant	206	165	74		161	206
Levier de frein avant/freinage	40/18	60/22	68/34		58/59	40/31
Rétroviseur complet	47	69	73		64	65
Clignotant complet	76	35	42		12	76
Optique de phare complet	361	260	366		385	607
Carenage frontal/bille	486/103	366/89	234/96		390/89	394/133
Fianc de carénage	572	590	280		621	476
Pédale de frein arrière	92	86	70		51	90
Sélecteur	83	73	145		49	59
Repose-pied conducteur	50	76	65		20	39
Réervoir d'essence	732	697	682		1463	638
Boîtier d'allumage électronique		1085	1003			1151
Piston, axe, segments	225 x 4	173 x 4	104 x 4		183 x 2	167 x 2
PRIX DE L'USURE (EN EUROS)						
Silencieux d'échappement	786	672	863		1106	1024
Jeu de plaquettes avant	n.c.	39	n.c.		74	n.c.
Filtre à huile/filtre à air	104/3	924	1144		8/11	10/40
Amortisseur (ou patre)	1099	1076	655		1023	736
Jeu de disques d'embrayage	115	72	133		142	119
Kit chaîne (courroie)	234	248	n.c.		259	170
RÉVISION						
Fréquence des révisions	6 000 km	6 000 km	10 000 km		7 500 km	10 000 km
Révision majeure	24 000 km	18 000 km	20 000 km		15 000 km	24 000 km
Prix de la révision majeure*	environ 260 euros	environ 250 euros	environ 250 euros		environ 300 euros	environ 280 euros

*COÛT MOYEN AVEC : VIDANGES, FILTRES, BOUGIES, RÉGLAGES, VERIFICATIONS ET M. O.

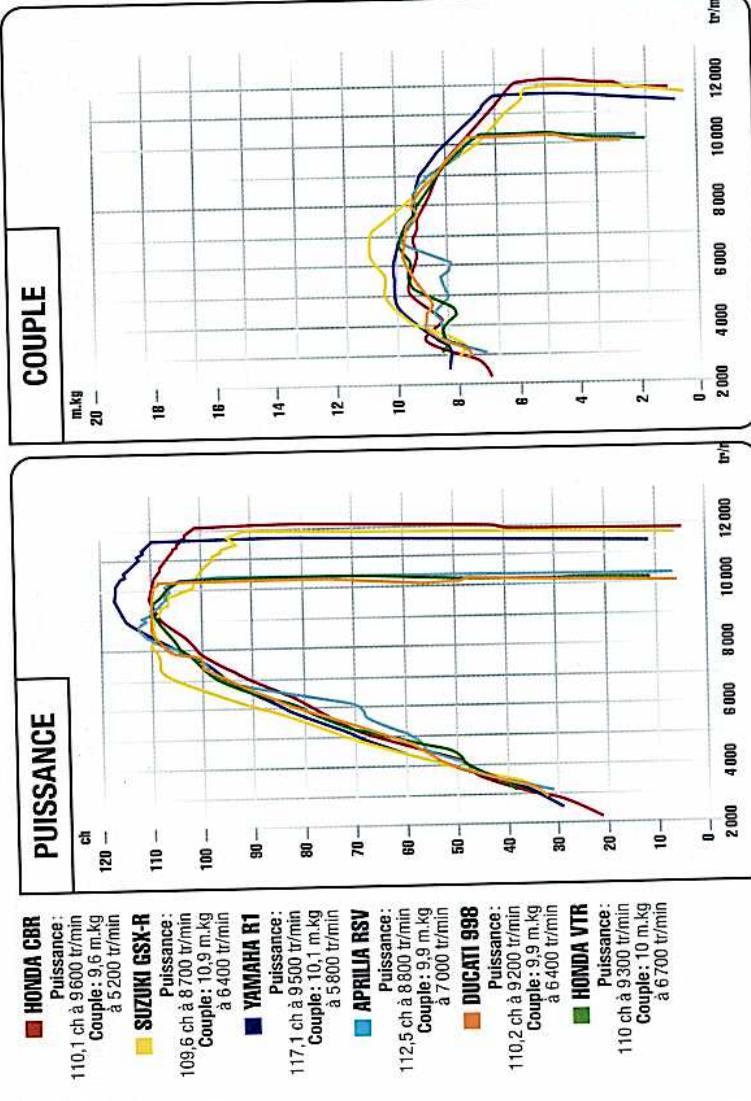
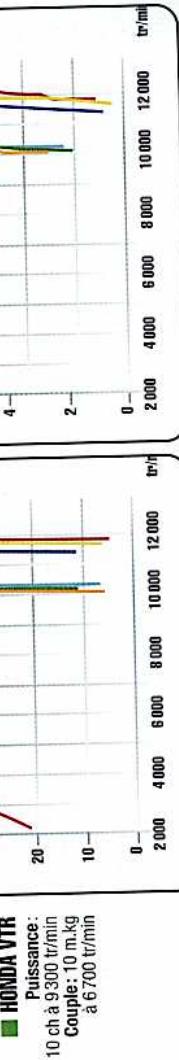
ASSURANCE (EN EUROS) Source Mutuelle des motards

Villes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes
rc + pl/a + cc	600/426	600/426	600/426	600/426	600/426	600/426
+ vol et incendie	2 085/1 414	2 085/1 414	1 892/1 266	1 161/800	1 161/800	1 161/800

RC : RESPONSABILITÉ CIVILE - PL/A : PROTECTION JURIDIQUE/ASSISTANCE - CC : CORPORELLE CONDUCTEUR TARIF AVEC COEFFICIENT DE REDUCTION DE 0,80 (BONUS 20 %)

MESURES DE MOTO MAGAZINE

Difficile de rester de marbre lorsque l'on regarde la courbe de montée en puissance de la GSX-R. À 6 000 tr/min, régime très facilement accessible, elle offre déjà 90 ch ! Soit dix chevaux de plus que la CBR, la 998 et la SP-2. Seule la R1 reste à ses trousses avec 5 ch de différence tout de même. L'Aprilia quant à elle souffre de deux « escaliers » clairement visibles dans les deux courbes de puissance et de couple, de l'angle à 5 200 tr/min. En ce qui concerne le couple, là aussi Suzuki domine la situation, y compris face aux twins pourtant réputés pour leur couple à bas régime. Parmi ceux-ci, notez la courbe de couple de la Ducati : à 4 000 tr/min, elle offre déjà deux tiers de sa valeur maximale.

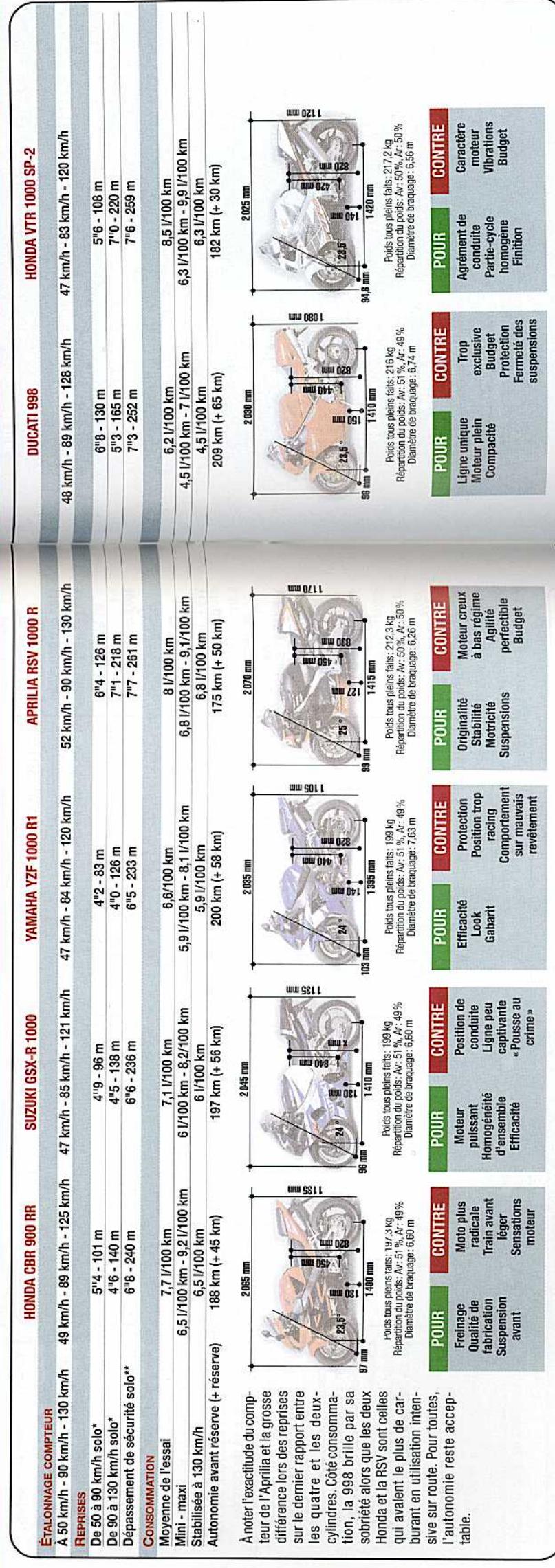


ESSAI EFFECTUÉ SUR BANC FUCHS CHEZ STANDARD MOTOR, 3 ROUTE DE CORBEIL 91280 MONTRÉAL

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR	HONDA CBR 900 RR	SUZUKI GSX-R 1000	YAMAHA YZF 1000 R1	APRILIA RSV 1000 R	DUCATI 998
Type	4-cylindres en ligne refroidi par eau	bicylindre en V 90° refroidi par eau			
Cylindrée (al. x cse)	4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre 954 cm ³ (75 x 54 mm)	4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre 998 cm ³ (74 x 58 mm)	4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre 998 cm ³ (74 x 58 mm)	4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre 998 cm ³ (74 x 67,5 mm)	4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre 998 cm ³ (100 x 63,6 mm)
Taux de compression	11,5 à 1	12 à 1	11,8 à 1	11,8 à 1	9,2 à 1
Puissance maxi	106 ch (78 kW) à 11 000 tr/min	106 ch (78 kW) à 10 800 tr/min	106 ch (78 kW) à 10 000 tr/min	106 ch (78 kW) à 9 600 tr/min	106 ch (78 kW) à 10 000 tr/min
Couple maxi	10,4 m/kg (101 N.m) à 9 000 tr/min	10,3 m/kg (101 N.m) à 6 290 tr/min	10,7 m/kg (104,9 N.m) à 8 500 tr/min	10,3 m/kg (101 N.m) à 7 250 tr/min	9,9 m/kg (97 N.m) à 8 000 tr/min
Alimentation	injection électronique PGM-FI	injection électronique	injection électronique	injection électronique	injection électronique PGM-FI
Allumage	électrique	électrique uniquement	électrique	électronique	électronique
Démarrage	électrique uniquement	électrique uniquement	électrique	électronique	électronique
Bruit*	89 dB à 5 000 tr/min	95 dB à 5 000 tr/min	89 dB à 5 000 tr/min	94 dB à 4 625 tr/min	92 dB à 4 500 tr/min
TRANSMISSION					
Embrayage	multidisque en bain d'huile				
Boîte de vitesses	6 rapports				
Étagement boîte	1 ^{re} 44% - 2 ^e 62% - 3 ^e 74% 4 ^e , 85% - 5 ^e , 93% - 6 ^e , 100%	1 ^{re} 44% - 2 ^e 59% - 3 ^e 72% 4 ^e , 83% - 5 ^e , 93% - 6 ^e , 100%	1 ^{re} 39% - 2 ^e 53% - 3 ^e 67% 4 ^e , 78% - 5 ^e , 89% - 6 ^e , 100%	1 ^{re} 35% - 2 ^e 44% - 3 ^e 63% 4 ^e , 79% - 5 ^e , 90% - 6 ^e , 100%	1 ^{re} 39% - 2 ^e 53% - 3 ^e 67% 4 ^e , 78% - 5 ^e , 89% - 6 ^e , 100%
Transmission finale (rapport)	par chaîne (16 x 42)	par chaîne (17 x 42)	par chaîne (16 x 43)	par chaîne (19 x 42)	par chaîne (16 x 40)
Partie-cycle					
Cadre	périmétrique aluminium	périmétrique aluminium	poutre aluminium	poutre aluminium	périmétrique aluminium
Suspension Av	fourche inversée Ø 43 mm, déb. 120 mm	fourche inversée Ø 43 mm, déb. 125 mm	fourche inversée Ø 43 mm, déb. 120 mm	fourche inversée Ø 43 mm, déb. 127 mm	fourche inversée Ø 43 mm, déb. 130 mm
Réglages	ressort, détent et compression				
Suspension Ar	monomotoriseur, déb. 135 mm	monomotoriseur, déb. 130 mm	monomotoriseur, déb. 135 mm	monomotoriseur, déb. 130 mm	monomotoriseur, déb. 120 mm
Réglages	précharge du ressort, détente et compression				
Frein Av (étier x pist.)	2 disques, Ø 330 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 298 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar (étier x pist.)	1 disque, Ø 220 mm (1 just.)	1 disque, Ø 220 mm (2 opp.)	1 disque, Ø 220 mm (1 just.)	1 disque, Ø 220 mm (1 just.)	1 disque, Ø 220 mm (1 just.)
Pneu Av - Pneu Ar	120/70 x 17 - 180/50 x 17	120/70 x 17 - 190/50 x 17			
Réservoir (réserve)	18 litres (3,5)	18 litres (4)	18 litres (3,8)	18 litres (4)	18 litres (2,5)
Poids à sec	166,5 kg	166 kg	174 kg	183 kg	194 kg
PRATIQUE					
Coloris	rouge-noir, bleu-blanc, jaune-bleu	noir-rouge, gris-noir, blanc-bleu	rouge-blanc, gris-bleu, bleu-blanc	noir, jaune	rouge, jaune
Garantie	2 ans pièces et M.O.				
Prix	12 990 € (85 209 F)	13 049 € (85 596 F)	12 900 € (84 619 F)	15 499 € (101 665 F)	16 000 € (104 954 F)

MESURES DE MOTO MAGAZINE



* SUR LE DERNIER RAPPORT ** TEMPS ET DISTANCE POUR DÉPASSER UN SEMI-REMORQUE, MOTO ACCELERANT À PARTIR DE 95 KM/H SUR LE QUATRIÈME RAPPORT.

► pic. « Sur ces routes-là, ça aurait été tout aussi amusant et certainement moins fatigant avec un bon 600 roadster ou un mono supermoto ; et pour moitié prix. Et puis avec des motos à cent mille balles le bout, il m'est impossible de faire abstraction du prix des plastiques en cas de gamelle, ça me bloque ! ». Et il y a aussi la décote. Chaque année apparaît le nouveau modèle qui, au dire des fabricants (et parfois des journaux spécialisés), entière la version précédente. Améliorer un modèle est une excellente initiative en soi, mais cette fuite en avant technologique a pour conséquence de faire dégringoler la valeur de sa moto avec l'arrivée de la nouvelle ! Dans les places des villages ou dans les

La GSX-R et la RSV apparaissent comme les deux gagnantes

stations à essence, le regard des autres donne en revanche une certaine fierté. Et personne n'est insensible (même si tout le monde s'en défend). De même qu'il serait injuste de faire abstraction de l'émotion offerte par ces machines un fois installé à leur guidon.

Bilan. S'il fallait sortir une gagnante par catégorie, en mettant en avant l'honnêteté et l'efficacité, ce serait la Suzuki GSX-R 1000 dans la famille des quatre-cylindres et l'Aprilia RSV 1000 R dans celle des twins. Deux motos extraordinaires ; les seules à ne jamais mettre leur conducteur en situation délicate ; un paramètre important sur route. Sans être parfaites, ce sont de loin les meilleures. Si l'on oppose on prend comme critère la passion associée à la difficulté de maîtrise, la Ducati 998 et la Yamaha R1 sont devant, chacune avec des arguments différents. Côté convivialité et facilité de prise en main en revanche, les deux Honda sont à conseiller. Même si la CBR a succombé au charme de la radicalisation sport, elle reste une moto d'approche facile, à condition de ne pas se prendre pour un pilote de Grand Prix. Une question enfin en direction des constructeurs : à quand une moto abordable, polyvalente et confortable avec la tenue de route, le freinage et l'agilité d'une sportive ?

FRANCESCO SCUDERI ET JEAN LAROCHE
PHOTOS STEPHEN CALLET
AVEC LA COLLABORATION
DE NADIA LÉVEQUE, SYLVIE MORIN,
GILLES ANDRIEN, JEAN-LUC DANGLADES
ET FABRICE RAMPON.
MERCI POUR LEUR DISPOBILITÉ À TEKNO BIKE,
PRÉPARATEUR, 93150 LE BLANC-MESNIL