

# Essai nouveauté > Aprilia RSV 1000



L'Aprilia RSV Mille constitue un mini événement. Il s'agit de la première grosse cylindrée entièrement conçue et réalisée par le constructeur de Noale.

Cette prise de contact a mis en évidence une étonnante facilité avec laquelle la RSV se laisse apprivoiser. Fidèle à la tradition italienne, elle est motorisée par un bicylindre cubant 1000 cm<sup>3</sup> et qui servira de base à toute une future gamme. Vendue 79 900 F, la RSV sera disponible fin septembre.

# Mille. ■ ■ ■

# Promesse enjeu

Surprise. Alors qu'il était logique d'attendre de la part d'Aprilia une hypersport aussi radicale qu'efficace, c'est une machine très facile à prendre en mains qui a été présentée sur le circuit de Catalunya, près de Barcelone (Espagne). L'installation à ses com-

ques succès en Grand Prix 125 et 250 cm<sup>3</sup>, se devait de produire une sportive de grosse cylindrée. Un engin apte à dominer le pion aux bolides italiens ou japonais. Chacun pouvait alors caresser l'espérance de voir naître une machine hypersport directement influencée par la compétition comme peuvent l'être les RS de la marque. L'attente s'est transformée en véritable supplice

depuis la présentation des premiers modèles aux salons de Milan, puis de Paris. Et, malgré quelques modifications de dernière

heure ! Il aura finalement fallu patienter quatre années pour assister à la naissance de l'Aprilia RSV Mille. Deux raisons contribuent à faire de la bellissima machine un événement. La RSV Mille constitue la première grosse cylindrée entièrement conçue et réalisée par Aprilia (la 650 Funduro, née d'un partenariat avec BMW, et surtout la Pegaso, ont servi de galop d'essai). Seconde raison, Aprilia, qui se fait remarquer par

mandes est immédiate. Nul besoin de se transformer en contorsionniste pour prendre place ; la position de conduite est naturelle, les poignets peu sollicités et les jambes trouvent rapidement les repose-pieds.

Une pression sur le démanieur libre enfin à la mécanique. De l'énorme silencieux à double sortie estampillé « Aprilia Racing » s'échappe une voluptueuse sonorité, grave et caractéristique. Pas de doute, c'est un twin. Fidèles à la tradition italienne, les responsables d'Aprilia ont placé un bicylindre

au sein de la RSV. En l'occurrence, un twin longitudinal, ouvert à 60° pour en limiter l'encombrement. L'ensemble des motos présentées à la presse l'ont été en version libre, soit 128 ch. Impossible donc de parler de l'exception française à 100 ch, mais si un souhait devait être formulé, il serait que le bridage ne laisse pas disparaître l'agrement général du modèle full power.

Le twin à 60° fait preuve d'une belle régularité dans ses montées en régime. Vers 7500 tr/min, la cavalerie débarque en force jusqu'au déclenchement du rupieur à 10 500 tr/min. À noter que les amateurs de gadgets se régaleront de la petite LED chargée d'indiquer au pilote le moment idéal pour changer de rapport. Ambiance Grand Prix garantie. L'un des aspects de ce moteur est son étonnante souplesse. Performance remarquable pour un bicylindre, la RSV est capable de reprendre sur le talon et en sixième. Elle ne laisse passer que quelques cognements vite étouffés. La gestion électronique de l'injection, responsable en grande partie de ce fait, permet également à la RSV de se passer de catalyseur et de satisfaire ainsi aux normes de dépollution. Deux balanciers d'équilibrages sont quant à eux chargés de réduire le niveau des vibrations. Le résultat est à la hauteur des attentes puisque les mains et les pieds ne sont traversés que par de simples fourmilllements. Autre particularité, le Pneumatic Power Clutch, destiné à éviter les blocages de roue arrière lors des ralentissements. Il s'agit d'un système d'assistance à l'embrayage constitué d'une membrane reliée au conduit d'admission. En cas de décélération brutale, la dépression créée réduit la contrainte exercée sur les ressorts. Ingénieux et efficace.

Côté cadre, rien à dire. Si ce n'est qu'il a été dessiné par l'ingénieur responsable du chassis de Max Biaggi, à l'époque où celui-ci courait sur les belles machines noires. Bel organe, ditrait un chanteur de bel canto. Son efficacité est telle que la RSV est inamovible une fois placée sur l'angle. À tel point que, sur les quelques lacets empruntes au nord de Barcelone, la RSV peine à quitter sa trajectoire. Elle a même tendance à élargir vers l'extérieur. Difficile d'attribuer cette parti-

## Côté détails

En l'occurrence, un twin longitudinal, ouvert à 60° pour en limiter l'encombrement.

L'ensemble des motos présentées à la presse l'ont été en version libre, soit 128 ch. Impossible donc de parler de l'exception française à 100 ch, mais si un souhait devait être formulé,

il serait que

le bridage ne laisse

pas disparaître l'agre

ment général du

modèle full power.

Le twin à 60° fait

preuve d'une

belle régularité

dans ses mon

tées en régime.

► Pour limiter l'encombrement du bicylindre Aprilia a opté pour un angle à 60°, une lubrification par carter sec, une injection électronique et deux bougies par cylindres.



## Fiche technique

### Moteur

Type	2 cyl. ref. par eau
Cylindrée (al. x cyl.)	4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cyl.
Puissance maxi Ch (kW)*	997,62 cm <sup>3</sup> (97 x 67,5 mm)
Couple maxi m.Kg (Nm)	106 (78) à 7250 tr/min
Démarrage	8,8 (86) à 9250 tr/min
Transmission	électrique
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	* données constructeurs
Frein Av. (étrier à x pist.)	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar. (étrier à x pist.)	1 disque Ø 220 mm (2 opp.)
Dimensions /Poids	
Réservoir (Réserve)	20 litres (4)
Poids à sec)	189 kg
Garantie	3 ans pièces et M.O., assistance
Prix	79 900 F



Pour

Prise en mains

Dépoli

sant catalyseur

CONTRE

Prix

Freinage peu progressif

■

15

**ENVIE  
DE ROUTE**

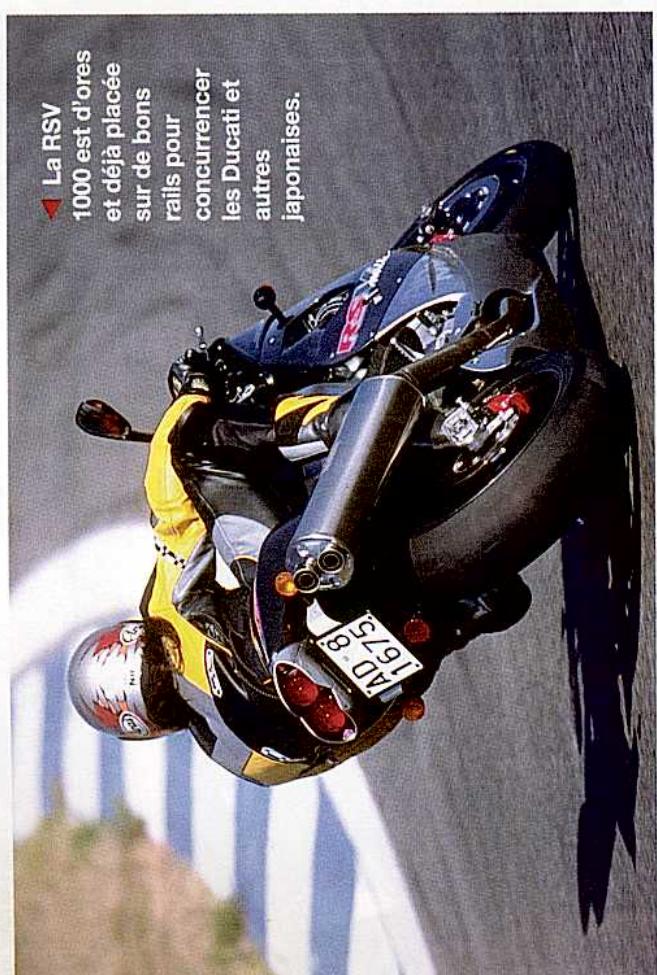
**Dafy Moto**

**Dafy**

semble du système de freinage à un seul soustraitant, en l'occurrence Brembo, pour que soit constitué un ensemble homogène. L'intention est louable mais le résultat est décevant sur une moto destinée à un usage extrême. La RSV n'est qu'une première pierre dans la constitution par Aprilia d'une gamme de grosses cylindrées. Autour du bicylindre à 60°, des déclinaisons sont attendues dans un avenir proche. Custom, roadster, routière devraient dès lors quelques mois figurer au catalogue du constructeur transalpin. La RSV figure déjà au prix de 79 900 F, soit 5000 F de plus que le plus cher des quatre cylindres sportifs japonais (la Yamaha R1 est à 74 990 F). Si on regarde du côté des twins sportifs, ses concurrentes plus directes, la nouvelle Suzuki TL R s'affiche à 68 900 F et la Ducati 900 SS à 65 900 F. Cette importante différence constitue un handicap que l'image racing véhiculée par Aprilia a du mal à faire oublier, malgré d'inénarrables qualités. Rendez-vous dans les concessions fin septembre et sur les pistes pour le championnat du monde Superbike en 1999.

YANNICK LEVERD  
Photos : DR

**La RSV**  
1000 est d'ores et déjà placée sur de bons rails pour concurrencer les Ducati et autres japonaises.



cularité à la moto ou aux pneumatiques, des Pirelli Corsa connus pour leur tendance au sous-virage. L'avenir dira si une monte de pneus différente résoudra le problème.

#### Freinage peu dosable

Les gouttes de sueur perlent sur le front lorsque se présente la fin de la ligne droite



**VÉTEMENTS ET ACCESSOIRES POUR LES PASSIONNÉS DE LA ROUTE**

Madame LINNA

Assurances ou financement ?  
Retrouvez nos partenaires AMM et FINANCO sur le 3615 TRIUMPH (2,23 Fr la mn).

**Trophy**

Un confort inimitable.  
A partir de 68 900 Fr.

**ACCUEILLANTE  
COMME UN  
MAIS NETTEMEN  
MOINS DOULOUREUSE  
LE LENDemain**

**TRIUMPH**  
MADE IN GREAT BRITAIN