

Usine à chronos

Après cinq années d'existence, l'hypersport d'Aprilia se renouvelle. La version proche de la configuration course, baptisée Factory (usine en anglais), s'est livrée à nous sur circuit et en version libre. Avec des qualités dynamiques hors pair que nous espérons retrouver sur la R « normale », et sur la route.

De « RSV Mille » on passe à « RSV 1000 ». Le changement peut paraître négligeable ! Et pourtant, derrière ce nouveau logo se cachent un travail de plus de deux ans et l'adoption de solutions technologiques d'avant-garde. Il faut souligner en premier lieu l'évolution esthétique très réussie, avec en particulier des doubles phares (2+2) sur le caténage et deux échappements en lieu et place de l'ancien qui ne brillait ni par sa finesse ni par son poids. Plus agressive d'aspect, cette nouvelle mouture s'avère néanmoins plus accessible puisque ses dimensions ont été revues à la baisse. La selle est plus basse de 10 mm, la longueur et la hauteur sont moins imposantes et son poids à sec reste en dessous des 190 kg. La carrosserie se compose de 14 éléments contre 25 auparavant afin de réduire le poids et améliorer l'accès mécanique. Dans l'ensemble, on note une qualité de finition en très net progrès. Le moteur, quant à lui, reste le bicylindre en V à 60°. Mais la culasse dispose de nouveaux arbres à came, des nouveaux ressorts de soupapes et procure une compression supérieure (11,8 : 1). Les 8,7 ch supplémentaires annoncés sont en grande partie à mettre sur le compte du nouveau système d'alimentation qui comprend un

conduit d'air force, une boîte à air plus volumineuse et des nouveaux conduits d'aspiration. La boîte, elle, possède des rapports plus rapprochés. Le magnésium est utilisé au niveau des couvre-culasses et pour le carter d'embrayage. Cet dernier possède désormais une commande à pompe radiale et des durées

en rondeur ». Autrement dit, en rentrant sans brutalité dans le virage, en prenant pas mal d'angle et en sortant sans faire glisser l'arrière. On découvre ainsi une moto facile dans les changements d'angle, un train avant précis et plus agile qu'auparavant et finalement efficace.

Concernant la mécanique, l'amélioration du couple à moyen régime est peu perceptible. Comme sur l'ancienne RSV, le twin délivre toute sa force entre 7 000 tr/min et 10 000 tours (coupe d'allumage à 11 000 tr/min). La boîte de vitesses et les freins sont à la hauteur des performances et des vitesses atteintes (250 km/h). Sur route en revanche, il y a fort à parier que la démultiplication finale (16 x 40) soit un peu longue.

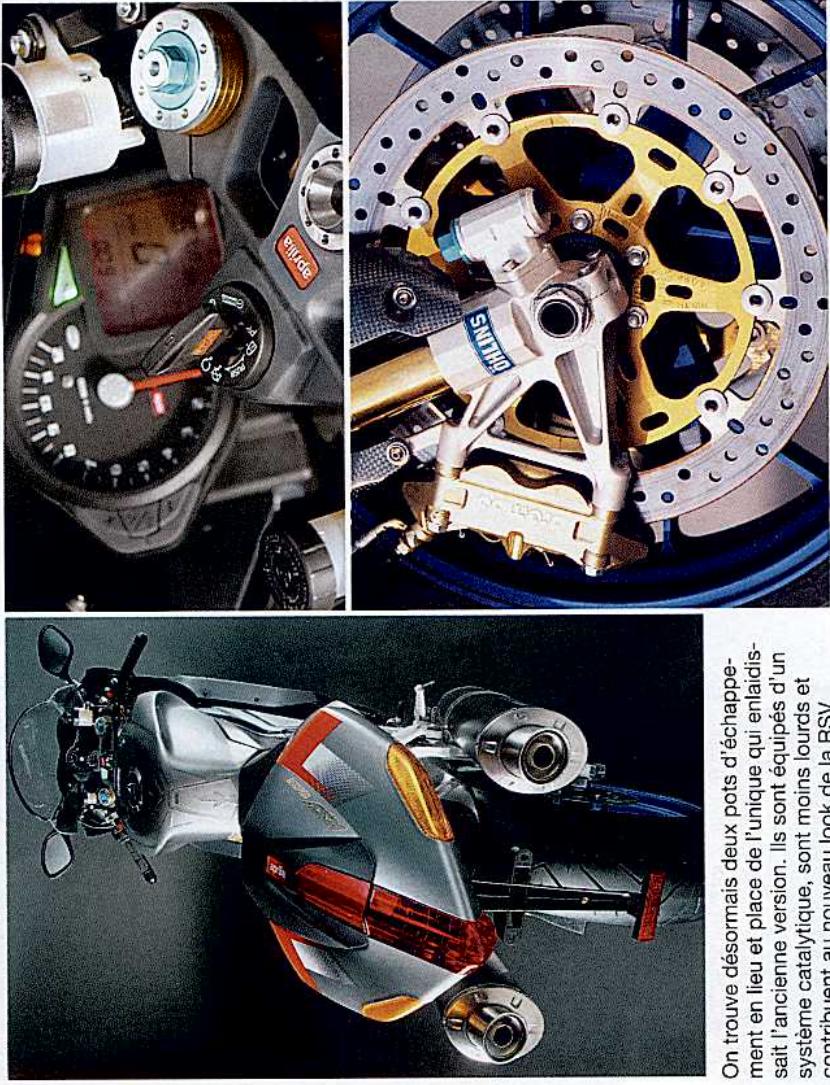
Bilan. La nouvelle RSV est une moto d'exception tant au niveau des performances que par sa qualité de fabrication. Le modèle Factory essayé ici est équipé des meilleurs composants du marché et dispose d'une finition irréprochable. Mais comme toutes les machines de courses homologuées, elle se négocie au prix fort :



FICHE TECHNIQUE	données constructeur
MOTEUR	
Type	bicylindre en V à 60° refroidi par eau, 4 T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (cm³)	987,62 (cse)
Puissance maxi	139 ch (version libre) (102 kW) à 9 500 tr/min
Couple maxi	10,9 m·kg (version libre) (107 N·m) à 7 500 tr/min
Démarrage	électrique
TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Frein Av	2 disques Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar	1 disque Ø 220 mm (étier à x pist.)
Réservoir (réserve)	18 l (4)
Poids à sec	185 kg
PRATIQUE	
Coloris	gris, noir, rouge-gris
Garantie	2 ans pièces et M.O.
Prix	16 999 € (Factory), 13 499 € (R)

POUR	CONTRE
Efficacité de la partie-cycle Performances Qualité de fabrication	Prix élitiste de la Factory Couple à bas régime

PHOTO RÉALISÉE SUR CIRCUIT



Vu sa taille, le tableau de bord peut paraître minimaliste. Il affiche en réalité tout renseignement dont la mémorisation de la vitesse maxi et de la moyenne. À noter la fourche Ohlins aux réglages multiples.

Le freinage avant de la Factory est confié à des disques de 320 mm et à des étriers Brembo à fixation radiale. Ils sont pinçés par des étriers à 4 pistons et à 4 plaquettes. D'une attaque et d'une efficacité redoutables, ce freinage reste toutefois bien dosable.

On trouve désormais deux pots d'échappement en lieu et place de l'unique qui enlaissait l'ancienne version. Ils sont équipés d'un système catalytique, sont moins lourds et contribuent au nouveau look de la RSV.

16 999 €. Elle sera disponible au mois de septembre en concession. La R, moins high-tech et certainement mieux taillée pour la route, vous coûtera 13 499 €. Reste à confirmer sur route tout le bien que l'on pense de cette moto en matière de maniabilité et de stabilité. Après le Mondial du deux-roues de Paris... .

FRANCESCO SCUDERI
PHOTOS CONSTRUCTEUR ET DR



en acier tressé de type aviation. La partie-cycle n'est pas en reste avec un cadre et un bras oscillant entièrement nouveau. Comme toujours, « c'est plus rigide et ça pèse moins », dixit l'ingénieur ! Toutes les dimensions du châssis (angle de chasse, empattement...) sont en revanche revues à la hausse. La répartition des masses avant/arrière est proche de 50/50, malgré les deux pots avec catalyseur, alors que l'ancienne version accusait 6 kg en plus sur l'arrière.

Une partie-cycle d'orfèvre. Sur le très sinuose et magnifique circuit du Mugello en Italie, c'est la version « Factory », en version libre, dont nous avons disposé. La différence entre la version standard et cette dernière ne se situe pas au niveau du moteur, mais de la partie-cycle : suspensions Ohlins, freins Brembo à fixation radiale, habillage pour partie en carbone, jantes en alu forgé et axe de bras oscillant avancé. Chaussée de pneus Pirelli Supercorsa particulièrement efficaces, l'Aprilia offre un feeling immédiat. La position de conduite n'est pas extrême comme sur d'autres hypersportives italiennes et les repose-pied ont même été avancés. Le pilote (on est sur circuit !) le plus efficace, comme avec la plupart des bicylindres, est celui « tout



Plus ramassée, cette RSV 2003 n'est pas sans rappeler une certaine Honda SP-2. Le bras oscillant de type banane continue toutefois de la démarquer.