

Honda VFR 800 - VTR 1000

Soeurs ennemies?



La VFR 800 et la VTR 1000: deux soeurs qui n'offrent pas le même visage, que ce soit sur route ou sur circuit.

Ce sont deux Honda et deux routières, à tendance plutôt sportive. De cylindrées et de puissances voisines, elles sont proposées à des prix qui ne font pas nécessairement la différence (à ce niveau du moins). Mais si, sur le papier, elles peuvent être considérées comme des rivales, les VFR 800 et VTR 1000 se caractérisent néanmoins par des tempéraments et comportements très différents sur la route. La démonstration par ce comparatif "fratricide"...

Apparue à l'aube de la saison 97, la Honda VTR 1000 s'est rapidement taillé une excellente réputation. Bien servi par une partie-cycle efficace, son moteur V2 au caractère affirmé a séduit tous ceux qui privilégient le caractère aux performances pures. Lancée sur le marché au début de cette année, la nouvelle VFR succédait quant à elle à une 750 déjà très aboutie... et son succès commercial a lui aussi été immédiat: la 800 occupe d'ailleurs le haut du hit parade des meilleures ventes belges de l'année, étant même l'une des motos les mieux vendues hors des choppers de la "middle class". Une performance impressionnante pour une machine qui coûte tout de même 439.000 FB...

Esthétique

La VFR 750 était une Honda vraiment splendide de ligne et de finition. L'esthétique de la 800 qui lui a succédé a, de mon point de vue du moins, perdu un peu de "caractère". Son regard accroche moins, et ses courbes sont plus empâtées, tant au niveau du carénage que de son gros bloc optique arrière. Sans devenir un vilaine moto pour autant (loin de moi cette idée!), la VFR s'est quelque peu embourgeoisée, et a perdu de sa race, peut-être pour gagner en "convivialité" et en protection.

Son embonpoint supplémentaire se confirme pleinement lorsqu'elle se retrouve aux côtés de la VTR, plus fine, plus légère d'aspect... et vraiment très craquante dans sa livrée "argent" du millésime 98! Tellement craquante même que cela lui permet de remporter la palme dans le premier round qui l'oppose à sa soeur...

1er round: avantage à la VTR 1000

Aspects pratiques

Avec sa VFR, Honda a toujours cherché à soigner les aspects pratiques, et ce n'est pas la petite dernière de la généra-

tion qui rompt ce concept: tableau de bord plein d'électronique pour donner un maximum d'indications (heure, jauge à essence, température, double kilométrique partiel,...), double phare, rétroviseurs bien positionnés, poignées de maintien pour le passager, béquille centrale de série, la 800 reste un modèle en matière d'équipement.

Cela lui permet de devancer assez nettement sa soeur qui n'est somme toute équipée que du "nécessaire" pour une routière... mais avec quelques lacunes tout de même: son beau tableau de bord ne comporte pas de jauge à essence (qui aurait pourtant été très utile comme nous allons le voir plus loin), ses rétroviseurs permettent essentiellement au pilote d'admirer ses biceps, le passager n'a pas la moindre poignée pour s'accrocher et la béquille centrale ne fait pas partie de son équipement standard.

Dans ces conditions, vous comprendrez qu'il n'y a pas "photo", et que la VFR rétablit immédiatement l'égalité...

2ème round: avantage à la VFR 800

Prise en main

De tout temps serait-on tenté de dire, la VFR a été une machine facile à prendre

en mains: pas trop lourde, dotée d'une partie cycle faisant la part belle à la maniabilité et propulsée par un moteur V4 souple et bien rempli à bas régime. La nouvelle 800 ne déroge pas à cette règle, même si elle a pris quelques centimètres cube et un peu d'embonpoint... visuel du moins: contrairement aux apparences, elle est d'ailleurs un kilo plus légère que le modèle précédent. Elle a donc gardé une direction très agréable dès les premiers mètres, et son moteur 800 désormais alimenté par injection électronique apparaît encore plus onctueux, ce qui semble également se traduire au niveau de la transmission secondaire d'une douceur exemplaire, au même titre que la boîte de vitesses d'ailleurs. Avec sa position de conduite très bien dosée pour un usage polyvalent, ses commandes qui tombent bien sous les mains et sous les pieds et sa capacité de faire des demi-tours sur une surface limitée, cette Honda reste d'un contact très aisé et se tire avec tous les honneurs d'un usage "urbain".

La VTR sait se débrouiller dans ce genre de conditions également, mais elle paie néanmoins "cash" une position de conduite plus sportive et un V-Twin au caractère (heureusement!) plus tranché, qui rechigne (logiquement) à descendre très bas dans les tours. Sous les 2.000 tours, le V2 hoquette sérieusement (le V4 accepte de reprendre quasi à 1.000 tours!), la boîte s'avère un peu claquante et quelques à-coups de transmission vien-

A l'avant plan, le tableau de bord de la VTR est très beau, mais nettement moins complet que celui de la VFR qui fait appel à l'électronique pour fournir toute une série d'informations intéressantes: heure, température extérieure et du moteur, jauge à essence précise, totalisateurs digitaux avec deux partiels...



Plus fine et plus élégante, la VTR 1000 a une esthétique très «craquante», et la robe '98 gris métal lui va très bien.

DCBS : en route vers le futur ?

Si mes souvenirs sont exacts, après un premier système de freinage couplé sur la GoldWing, c'est sur la CBR1000F qu'est apparu pour la première fois un système de freinage plus évolué chez Honda. Avec ce dispositif, il y a interférence entre le freinage avant et arrière lorsqu'on actionne une des deux commandes. Ce système est de plus en plus présent sur les modèles haut de gamme de Honda. Il est en constante évolution et est adapté à chaque modèle.

Dans le cas de la VFR800, il porte le nom de DCBS pour "Dual Combined Brake System" (et non "Destroying Capart Brake System" comme inventé par Philippe Bonamis après que je me sois mis par terre avec une VFR800...)

Le Dual-CBS de la VFR comprend sur chacun des trois disques un étrier à trois pistons. Les deux pistons extérieurs des étriers avant sont commandés par le levier du guidon tandis que le piston central de l'étrier arrière est actionné par un maître-cylindre secondaire monté sur le fourreau de fourche gauche et qui entre en action en fonction de la force de freinage. Par ailleurs, les pistons externes de l'étrier arrière et les pistons centraux des étriers avant sont commandés par la pédale de frein. Le système monté sur la VFR800 est très évolué et légèrement différent d'autres systèmes de freinage couplé montés sur d'autres Honda (la CBR1000F par exemple). Dans le cas présent, on note la présence d'un clapet de temporisation qui, lorsque la pédale de frein est légèrement sollicitée, n'actionne au début que le piston central gauche, la pression n'étant envoyée au piston central droit que lorsqu'une pression plus importante est appliquée sur la pédale.

C'est au freinage, après un blocage intempestif de roue avant que je suis tombé. Il est vraisemblable que ce ne soit pas le système qui soit directement en cause. Au départ, il y eut une faute de pilotage de ma part avec un blocage de roue important. Mais j'étais concentré, je faisais un essai de freinage, la moto bien en ligne. J'ai relâché très vite le levier mais, instinctivement j'ai appuyé plus fort sur la pédale... La roue avant est restée bloquée un court instant après que j'aie relâché le levier. Après mes explications justifiant l'état de la moto rendue à l'importateur, Honda Belgique a contacté l'usine mère au Japon pour demander si ce genre de problème était possible avec le DCBS. Les ingénieurs responsables du développement de ce système de freinage ont certifié que cela ne pouvait arriver que si la roue arrière était bloquée. Je suis persuadé qu'elle ne l'était pas. Cet incident a été pris très au sérieux par Honda Japon et la moto avec laquelle je suis tombé est repartie en avion au Japon pour analyse. Verdict des responsables du département R&D: le système de freinage de cette moto ne présentait aucun défaut, donc il était impossible que la roue avant reste bloquée si l'arrière ne l'était pas...



Sans que cela ne m'ait été dit directement (politesse japonaise oblige...), les ingénieurs pensent que j'ai bloqué ma roue arrière sans l'avoir perçu (je ne le pense sincèrement pas mais tout va si vite en pareilles circonstances...). Pour ma part, le problème est ailleurs. La moto qui avait été mise à la disposition de Moto 80 présentait un problème de freinage qui était dû à des plaquettes brûlées suite à une utilisation en circuit. Les plaquettes avant ont été changées par des plaquettes rodées qui firent preuve de beaucoup de mordant tandis qu'à l'arrière, il y avait toujours des plaquettes brûlées. Je pense donc que j'ai appuyé assez fort sur la pédale pour bloquer la roue arrière, mais ce phénomène ne s'est pas produit, vu le manque d'efficacité des plaquettes... Vous suivez toujours?

Cet incident m'a permis de beaucoup réfléchir à la question. Je reconnais que dans son ensemble, le DCBS est remarquable d'efficacité. Il permet à Monsieur-Tout-Le-Monde d'obtenir une bien meilleure efficacité de freinage avec une facilité déconcertante. Le DCBS est donc assurément un plus en matière de sécurité.

Il est néanmoins indispensable de faire preuve d'une relative prudence lorsqu'on roule avec ce système. Il faut en effet garder à l'esprit que même si on n'actionne que la seule pédale de frein, il y a une retenue, certes légère, qui s'effectue sur l'avant. Cela peut être gênant dans certaines circonstances comme à l'approche

de la limite en courbe sur route où certains pilotes (dont je suis) utilisent un peu de frein arrière pour sentir où ils en sont ou pour ralentir dans la courbe en ne risquant qu'un léger et progressif décrochage de l'arrière qui freine la moto tout en créant un léger survirage qui aide à négocier une courbe abordée un peu trop rapidement.

Ceux qui répondront qu'il faut être "fêlé" pour conduire de la sorte ont sans doute raison.

Le DCBS est encore gênant à basse vitesse, notamment lorsqu'on utilise le frein arrière pour aider la moto à virer presque sur place. Pour certains conducteurs, il faut donc quelque peu changer les habitudes de conduite, ce qui n'est pas évident lorsqu'on s'est forgé un style de conduite au cours de quelques décennies!

Le DCBS, c'est donc un système d'avant garde qui fonctionne bien et qui, dans l'ensemble, apporte un plus à la sécurité. Il fait partie de ces dispositifs de plus en plus présents sur les motos (et plus encore sur les automobiles) qui constituent des aides à la conduite mais qui ne sont pas toujours ce qu'il y a de mieux pour les pilotes les plus expérimentés.

Je terminerai sur une note philosophique: de plus en plus, nous allons vers une société d'assistés, pas seulement en technique, mais dans tous les domaines. Mais dans la population, il reste quelques individualistes doués qui n'ont pas toujours envie d'être assistés...

Pierre CAPART □



Plus vive de partie-cycle, la VTR se sent plus à l'aise sur un circuit. Par contre, sur la route, la VFR fait preuve d'une efficacité fantastique.

nent perturber la souplesse d'évolution à bas régime. Rien d'anormal... mais un comportement indiscutablement plus rugueux que celui de la VFR... et un troisième round "perdu", même si la VTR fait au moins aussi bien que la V4 au niveau du feeling de la direction et de la maniabilité...

3ème round: avantage à la VFR 800

Agrément moteur

Peut-être moins élastique que le V4 à très bas régime, le V Twin de la VTR prend sa revanche "immédiate" en ce qui concerne le caractère: voilà assurément un moteur qui a du punch, et cela

dès les moyens régimes. Il ne faut d'ailleurs pas beaucoup solliciter l'embranchement pour qu'elle fasse la belle: un bon coup de gaz à 3.000 tours, et elle se cabre. Les reprises à bas régime sont bien entendu tout aussi gratifiantes, et il est parfaitement inutile de pousser les intermédiaires à la limite de la zone rouge pour que les deux gros pistons donnent le meilleur d'eux-mêmes. Ajoutez à cela une sonorité ronde et attrayante des échappements malgré leur discrétion, et vous avez le portrait craché d'une mécanique qui suscite vraiment l'enthousiasme!

Sur ce plan, le V4 s'avère nettement moins démonstratif. Et surtout lorsqu'il est en comparaison "directe" avec le twin de la VTR, qui a plus de cylindrée, plus de coffre... et qui est un bicylindre. Plus onctueux très bas dans les tours, le 4 pattes de la VFR a pourtant de grandes qualités: il offre lui aussi de très honnêtes reprises à bas et moyens régimes, tandis que sa voix rauque et très caractéristique a ses adeptes. Sans oublier que ses montées en régime très vives ne faiblissent pas jusqu'à l'approche de la zone rouge. Tout cela se traduit aussi par une bonne tranche de plaisir, mais un plaisir un peu moins immédiat, plus "intellectuel" sans doute. Bref, même si le nouveau V4 de 800 cc est indiscutablement un moteur très réussi, bien rempli à tous les régimes, il n'a pas le tempérament "magique" du gros V-Twin de la marque qui,

côté sensations, n'a, il est vrai, rien à envier à personne...

4ème round: avantage à la VTR 1000

Tenue de route

Les quatre premiers rounds se terminent par une égalité parfaite, à ne pas confondre avec un match nul, tant ces deux motos se révèlent déjà particulièrement attachantes. Et ce n'est pas fini... En matière de tenue de route et de comportement routier, il est également très difficile de les départager, du moins d'une manière "globale". Je m'explique.

VFR 800 POSITIF

- Moteur souple et puissant
- Performances élevées
- Freinage très efficace
- Bon comportement routier
- Equipement et finition
- Très bon confort général
- MOYEN
- Esthétique moins racée
- Relatif manque de caractère
- NEGATIF
- Rien de significatif

VTR 1000 POSITIF

- Caractère et puissance du Twin
- Performances élevées
- Excellente maniabilité
- Très bon freinage
- Esthétique craquante
- Prix attractif

MOYEN

- Transmission perfectible
- Légèreté à haute vitesse
- Confort du pilote

NEGATIF

- Consommation et autonomie
- Confort passager
- Lacunes d'équipement

Un premier "volet" du comparatif s'est déroulé sur le circuit de Zolder, dans le cadre d'une après-midi de perfectionnement à la conduite programmée par le Club Moto 80. Et sur la piste limbourgeoise, la VTR s'est montrée sensiblement plus séduisante en matière de tenue de route, essentiellement grâce à sa plus grande vivacité et à sa légèreté "naturelle": elle est tout de même annoncée pour 16 kilos de moins à sec, et pour autant qu'on ait fait le plein d'essence (ce qui était le cas lors du test), la VFR 800

doit composer avec encore 4 ou 5 kilos "haut perchés" de plus. Très facile à manier en usage courant, la VFR apparaît un peu empâtée lorsqu'on la bouscule sur un circuit. Elle réagit avec un peu de retard, et ses suspensions très bien calibrées pour la route manquent soudainement d'amortissement pour éviter des transferts de masse gênants. De toute évidence, la VFR est moins à l'aise en usage "musclé" que la VTR et elle ne redevient d'ailleurs agréable et relativement efficace qu'en utilisation "enroulée". Bref, sur le circuit de Zolder, le V Twin "faisait des ronds" autour du V4, et se révélait bien plus amusant à piloter...

Mais chacun sait que toutes les routes belges ne sont pas revêtues comme un circuit, et pour la VFR, l'heure de la revanche a sonné deux ou trois jours plus tard, lors d'une petite balade sur les routes ardennaises. Si sur les tronçons planes et très sinueux, la VTR pouvait encore faire valoir son agilité et une plus grande capacité d'improvisation, ce n'était plus vraiment le cas sur une "bonne petite route bosselée bien de chez nous". Son agilité se transforme alors assez vite en vivacité parfois surprenante, le pilote entame une partie de rodéo pour rester en selle et à l'accélération sur les bosses, la direction se fait de temps à autre tellement légère qu'elle vous gratifie de quelques petits guidonnages. Des conditions où la rigueur de la VFR permet d'enrouler avec l'esprit plus serein: moins "fun", mais plus appliqué, son train avant demeure particulièrement rassurant, tandis que les suspensions absorbent un maximum de vicissitudes du revêtement plutôt que de bondir d'une bosse à l'autre. Enfin, à très haute vitesse, la VFR garde aussi une sérénité absolue que la VTR a tendance à perdre... sans que cela ne devienne vraiment inquiétant pour autant, rassurez-vous!

Compte tenu de ces remarques, vous aurez compris que ces deux Honda au-



ront leur aficionados en matière de tenue de route: les "sportifs" qui privilégient l'agilité et qui iront éventuellement s'amu-

FICHE TECHNIQUE VFR 800

MOTEUR :

Type : 4 cylindres en V à 90°, 4 temps, refroidi par liquide

Alésage X course : 72 X 48 mm

Cylindrée : 781cc

Rapport de compression : 11,6 : 1

Puissance : 106 ch à 10.500 tm

Couple maxi : 8,06 mkg à 8.500 t/m

Distribution : double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, entraînement par cascade de pignons.

Alimentation : injection électronique

Lubrification : carter humide, pompe à engrenage, radiateur

Allumage : électronique

Batterie : 12V

Démarrage : électrique

TRANSMISSION :

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande hydraulique

Transmission primaire : par engrenage

Rapport : 1.939

Transmission secondaire : par chaîne à O-rings

Rapport : 2.529 (17x43)

Boîte de vitesses : à 6 rapports

PARTIE-CYCLE :

Cadre : périmétrique en aluminium

Angle de chasse/chasse : 25°30/95mm

Suspension AV : fourche télehydraulique de type à cartouche, canons Ø 41mm

Débattement : 120 mm

Suspension AR : Pro-Link à amortisseur unique, ressort réglable et amortissement réglable, monobras Pro-Arm

Débattement : 120mm

Frein AV : double disque, Ø 296mm, étriers triple piston avec système Dual-CBS

Frein AR : simple disque, Ø 256mm, étrier triple piston avec système Dual-CBS

Pneu AV : Radial 120/70 X 17"

Pneu AR : Radial 180/55 X 17"

DIMENSIONS :

Longueur : 2.095 mm

Largeur : 735 mm

Hauteur : 1.190 mm

Empattement : 1.440 mm

Hauteur de selle : 805 mm

Garde au sol : 130mm

Poids à sec : 208 kg

Capacité en essence : 21 litres

COLORIS :

Rouge, ou gris métal ou noir

GARANTIE :

24 mois, pièces et main d'oeuvre

PRIX :

439.000 FB TVAC (+ TMC)

IMPORTATEUR :

Honda Belgium s.a.

Wijngaardveld, 1 - 9300 Aalst

Tél. : 053/72.51.11



Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la VTR est loin d'être idéale pour le duo!



ser sur circuit opteront pour la VTR, et les "routards" plus sérieux préféreront la rigueur de la VFR, quitte à devoir s'appliquer un peu plus pour la mener rapidement sur un parcours très sinueux.

5ème round: égalité!

Freinage

Plus légère, et dotée d'un dispositif de freinage classique mais efficace, la VTR freine très bien, notamment grâce à la puissance parfaitement dosable de son double disque avant.

Néanmoins, dans la plupart des cas et avec la plupart des pilotes, elle se fait faire "le freinage" par la VFR et son remarquable système "Dual CBS". Rappelons très brièvement que cela sous-entend que chaque action sur le levier de frein avant induit un freinage léger de l'arrière, et vice-versa. Un dispositif qui a ses limites (voir encadré), mais qui, dans les circonstances routières variées rencontrées au quotidien, offre un feeling et une puissance de décélération vraiment exceptionnels. Si ce système peut décontenancer au début, à l'usage, il se révèle vraiment très efficace, notamment dans des conditions d'adhérence précaires. Et même si contrairement à un dispositif ABS, le "Dual CBS" ne vous met pas à l'abri d'un blocage intempestif d'une roue, c'est un peu comme s'il re-

tardait cette échéance au maximum. L'idéal pour calibrer ses freinages sur une route d'automne mouillée et parsemée de feuilles mortes!

Dans le cas de la VFR, ajoutons que Honda a peaufiné les réglages de son système pour conserver un "feeling" le plus naturel possible, avec un peu moins d'interaction "avant-arrière", de manière à conserver la confiance des pilotes sportifs. Le résultat est en tout cas très convaincant, même s'il nous a un peu désorientés durant quelques tours sur le circuit de Zolder. Mais la VFR n'est pas une bête de circuit et l'efficacité du système devient vraiment sidérante en usage "normal".

6ème round: avantage à la VFR

Confort

La VFR marque des points importants, et la voici qui remporte sans discussion un deuxième round d'affilée. Question de confort, il n'y a en effet pas vraiment "photo" entre les deux sœurs. On vous a déjà parlé des suspensions, et de l'efficacité de celles de la VFR lorsqu'elles doivent encaisser les petites bosses et les grands trous de nos routes. Mais si l'on y ajoute une position moins typée et moins en appui sur les poignets, une meilleure protection au niveau du carénage, l'absence presque totale de vibrations, une

selle mieux rembourrée et un bien être préservé pour l'éventuel passager, vous aurez vite compris que la VFR ne fait pas le détail pour remporter ce round!

Très polyvalente, c'est d'ailleurs l'une des motos les plus confortables de la catégorie "sport tourisme", et elle n'a donc aucune peine à devancer une VTR à la sportivité plus affirmée. Mais même si la position de cette dernière est plus éprouvante, que son demi-carénage protège moins, que ses suspensions sont plus fermes, que sa selle est plus étroite ou que quelques vibrations viennent vous

FICHE TECHNIQUE VTR 1000

MOTEUR :

Type: bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidi par liquide

Alésage X Course: 98 X 66 mm

Cylindrée: 996cc

Rapport de compression: 9,4 :1

Puissance maxi: 110 ch à 9.000 t/m

Couple maxi: 9,8 mkg à 7.000 t/m

Distribution: double ACT et 4 soupapes par cylindre

Alimentation: 2 carburateurs à dépression, Ø48mm

Lubrification: carter humide, pompe à engrenage, radiateur d'huile

Allumage: digital transistorisé, avec avance électronique

Batterie: 12 V, 18 Ah

Démarrage: électrique

TRANSMISSION :

Embrayage: multidisque en bain d'huile, commande hydraulique

Transmission primaire: engrenage à taille droite

Rapport: 1,68

Transmission secondaire: chaîne à O-Rings

Rapport: 2,562 (16x41)

Boîte de vitesses: à 6 rapports

PARTIE-CYCLE :

Cadre: double poutre supérieure en aluminium et structure en fonderie recevant l'ancrage d'amortisseur arrière et le bâti arrière; moteur suspendu

Angle de colonne/chasse: 25°/98mm.

Suspension avant: fourche télehydraulique H.M.A.S. à cartouche, Ø41mm, réglable en précharge et détente

Débattement: 109mm

Suspension arrière: système Pro-Link, combiné réglable en précharge et détente

Débattement: 124mm

Frein avant: double disque flottant, Ø296mm, étriers à 4 pistons

Frein arrière: simple disque, Ø220mm, étrier simple piston

Pneu avant: 120/70 ZR 17 radial

Pneu arrière: 180/55 ZR 17 radial

DIMENSIONS :

Longueur: 2.050mm

Largeur: 705mm

Hauteur: 1.155mm

Empattement: 1.430mm

Hauteur de selle: 810mm

Garde au sol: 130mm

Poids à sec: 192 kg (usine)

Capacité en essence: 16 litres (2,5l réserve)

COLORIS :

Rouge, noir ou gris métal

PRIX :

394.000 FB TVAC (+ TMC)

GARANTIE :

24 mois, pièces et main d'oeuvre

IMPORTATEUR :

Honda Belgium

Wijngaardveld 1 - 9300 Aalst

Tél. : 053/72.51.11.



Le double disque de la VTR (à l'avant plan) est très efficace, mais le système Dual CBS de la VFR est d'une efficacité sensationnelle.

chatouiller les mains ou les pieds, n'allez pas lire ce que je ne veux pas écrire: la VTR n'est pas une moto "inconfortable" (du moins pour le pilote, le passager étant nettement moins gâté!), et il aurait suffi de la comparer à d'autres "vraies" sportives japonaises ou italiennes plutôt qu'à la VFR pour s'en apercevoir.

7ème round: avantage à la VFR 800

Performances

La VTR n'a pas dit son dernier mot, et relève la tête... de fourche au moment de parler "performances". Un peu plus légère, un peu plus puissante (110 contre 106 chevaux), un peu plus fine et assez sensiblement plus "coupleuse" à bas régime, la 1000 s'impose assez logiquement à sa cadette dans ce round. Mais c'est essentiellement ses reprises plus musclées à bas régime qui lui permettent de réellement faire la (petite) différence en usage "normal".

Les différences lors des exercices style "400 mètres départ arrêté" sont déjà nettement plus difficiles à déceler, l'avantage "théorique" de la VTR étant annihilé par sa propension gênante (du moins en terme d'efficacité!) à

partir en wheeling. Quant à la vitesse de pointe légèrement plus élevée de la VTR (quasi 245 km/h réels contre "seulement" un petit 240 à la VFR), vous comprendrez aisément que ce n'est pas à tout bout de route ou d'autoroute que l'on peut en profiter pour "larguer" une VFR. D'autant plus que la protection un peu supérieure que la V4 offre permet en général de compenser, en maintenant un "effort" que son moteur-turbine n'a d'ailleurs pas vraiment l'air de fournir, tellement il "mouline" allègrement au dessus de 10.000 tours...

8ème round: léger avantage à la VTR 1000



L'arrière plus «enveloppé» de la VFR correspond aussi à une selle plus large... ce dont le ou la passager(e) ne se plaindra pas! La convivialité de la VFR se paie parfois au prix d'un look moins raffiné!

Consommation - autonomie

Un réservoir vraiment trop petit, une courte réserve (moins de 3 litres) signalée uniquement par un témoin lumineux (ni jauge, ni robinet...) et un bon appétit en essence, on touche là le défaut le plus flagrant de la VTR. Le gros V-Twin gavé par deux carburateurs de 48 mm ingurgite en effet allègrement entre 7 et 9 litres d'Eurosuper tous les 100 kilomètres, et parfois même plus si on le sollicite vraiment beaucoup. Dans ces conditions, l'autonomie offerte par les 16 litres du réservoir est vraiment trop courte: les parties de plaisir offertes par cette moto sont en effet entrecoupées d'indispensables arrêts-ravitaillements tous les 160 à 200 kilomètres. Et encore, avec parfois une prise de risque (de poussette du moins!) maximum!

Toujours moins gourmande de un à deux litres aux 100 bornes (son appétit moyen varie entre 6,5 et à peine plus de 8 litres), mais bénéficiant surtout d'un réservoir bien dimensionné de 21 litres et d'une jauge à essence précise, la VFR "enterre" sa soeur sur ce chapitre, en offrant une autonomie digne d'une grande routière: on flirte généralement avec des étapes "non-stop" de 300 kilomètres...

9ème round: net avantage à la VFR 800

Laquelle choisir?

Alors, vous hésitez toujours? On peut comprendre, on en connaît d'ailleurs qui auraient aussi bien du mal à se décider entre les deux soeurs! Et pourtant, comme vous l'aurez constaté au fil des rounds, le bilan "objectif" penche assez nettement en faveur d'une VFR 800 très proche de la perfection, et à laquelle on cherche en vain les vrais défauts: bien réalisée, offrant un comportement très sûr, dotée d'un V4 souple et performant, elle offre aussi une polyvalence parfaitement dosée entre tourisme et sport. On peut éventuellement ergoter quant à son esthétique, qui s'est "embourgeoisée" par rapport à la VFR 750, mais c'est avant tout une question de goût et de couleur! Reste sa mécanique, que certains jugeront peut-être un peu trop "polie pour être vraiment gaie", du moins pour s'écarter lors des petites virées du dimanche!

Et le moteur, c'est justement le point fort de la VTR. Aussi bien réalisée qu'elle soit, la VFR 800 ne procure pas le même plaisir de conduite que la VTR, qui profite pleinement de son agilité et du punch de son V-Twin pour procurer le plein de sensations... et même pour faire oublier la plupart de ses petits défauts.

Alors, entre la VFR très sérieuse et presque trop parfaite, et la VTR nettement plus fun, mais plus typée, à vous de choisir! Avec votre tête ou avec votre coeur, suivant que votre moto doit parfois se transformer en outil, ou peut rester en permanence un jouet. Et peut-être avec votre porte-feuille aussi, puisque proposée à 394.000 FB, la bicylindre est tout de même 45.000 FB moins coûteuse à l'achat que la VFR...

Luc PAQUIER □