

Honda VTR 1000 SP2

SP1 + évolution = SP2



Plus puissante et plus légère, la VTR SP2 est encore plus redoutable sur circuit.

Il n'aura pas fallu longtemps, pour que la Honda 1000 VTR SP1 monte sur la plus haute marche de bien des podiums, détrônant au passage la redoutable Ducati 996 en 2000... Un an plus tard, c'est le titre de champion du monde d'endurance que la SP1 décrochait au nez et à la barbe des 4 cylindres, pilotée par les Belges Naveau et Aerts. Deux magnifiques succès de plus pour le géant japonais, serait-on tenté de dire... et on aurait raison. Mais...

Il y a un mais. Car derrière ces titres incontestables se cache une autre vérité. Si d'entrée, la SP1 du HRC (dénommée également C51) remportait le championnat du monde Superbike, on ne peut s'empêcher de penser qu'elle fut grandement aidée par la disparition prématurée du fer de lance de l'usine Ducati, Carl Fogarty gravement blessé. Cet accident déstabilisa complètement l'usine italienne,

Le marché des bicylindres

C'est en 1970 qu'est né à Bologne le premier gros bicylindre adapté à la moto, le Ducati 90°, dit en "L". Le but était de répondre à l'invasion japonaise (CB 750, 500 H1 et H2) mais aussi européenne avec les Laverda, Triumph etc.

Ce moteur original était en fait une idée de génie. Il allait, au fil des années, après différentes évolutions bien sûr, rester redoutable en compétition plus de 30 ans et faire bien des émules dans le petit monde de la moto. Un bicylindre offre du couple et une impression de puissance dès les plus bas régimes, un centre de gravité bas, une consommation relativement faible et lorsqu'il est disposé dans l'axe de la moto, permet de construire une machine étroite, à l'excellent coefficient de pénétration dans l'air.

Fin des années 90, plusieurs constructeurs durent se rendre à l'évidence : un bicylindre tel que Ducati l'avait conçu était peut-être LA solution, la plus homogène en tous cas, donnant les meilleurs résultats d'ensemble... A côté des traditionnels Ducati on vit alors fleurir une volée de nouveaux "bi" au caractère très sportif, chez Aprilia, Honda, Suzuki, Voxan... 90° pour Honda et Suzuki, 72° pour Voxan, 60° pour Aprilia : chacun y va de son angle et se sa personnalité.

Aprilia est actuellement leader d'un marché européen fort de 20.800 machines environ avec 33% de parts, devant Ducati 31%, Honda 29%, Suzuki 5% et Voxan 2%. La moto la plus vendue est l'Aprilia RSV 1000 (5225 unités) devant la VTR SP1 (3165 unités) et la Ducati 996 (2901 unités).

comme on peut l'imaginer ! Et lorsque Ducati reprit ses esprits, remportant plusieurs épreuves dans la seconde moitié du championnat, il était trop tard, la Honda SP1 de Colin Edwards avait pris le large. En 2001 la SP1, sans avoir jamais vraiment été à la hauteur, perdait le titre face à une équipe italienne retrouvée.

Dans la catégorie endurance, ce fut 2000 l'année difficile avec de nombreuses casses et une moto délicate à mettre au point sur circuit. 2001 permit toutefois de rectifier le tir en obtenant un titre presque inattendu, grâce à l'opiniâtreté du team belge Wim Motor et de Mark Verriest, qui firent magnifiquement évoluer la machine contre vents et marées. Parfois même sans le soutien du HRC...

Malgré ses victoires, la SP1 n'était donc pas aussi invincible que Honda l'espérait et que certains journalistes avaient eu tendance à croire en jugeant sur papier une machine de course construite par le numéro 1 mondial, fort de 500 victoires en Grand-Prix. Mais les concurrents eux aussi travaillent et Suzuki en endurance comme Ducati ou même Aprilia en Superbike n'entendaient pas se laisser faire. La SP1 devait donc rapidement évoluer pour rester dans le coup. C'est ainsi que le service R&D de Honda, bien aidé par l'expérience acquise en course avec les teams Castrol en Superbike et Wim Motor en endurance allait nous concocter un des ces produits qui font rêver tous les amateurs de belle mécanique : la SP2 !

Comment améliorer une SP1 ?

Pour remporter les titres en 2000 et 2001, les SP1 engagées avaient bien sûr été adaptées à la course moyennant des transformations extrêmement coûteuses. Bien que commercialisées par le HRC, peu de ces pièces "course" trouvèrent acquéreur, et pour cause : le montant de la facture pour rendre la SP1 compétitive en endurance approche les 100.000 EUR. Vous avez bien lu, je ne me suis pas trompé dans la conversion...

D'autre part, il apparut rapidement aux yeux de Honda que les souhaits des utilisateurs de la machine sur route allaient vers un confort accru plutôt qu'une amélioration des performances : meilleure protection contre le vent, facilité de conduite ou moindre consommation par exemple. L'équipe chargée du développement de la SP1 se trouvait donc face à un double défi pour que la moto reste une des meilleures sportives du marché : d'une part rendre la machine plus performante sur circuit dans sa version standard pour un prix abordable, d'autre part en améliorer le confort et la facilité d'utilisation pour ceux qui roulent quotidiennement sur cette moto. Cela revenait à faire une nouvelle machine : la SP2 était en route !

Les changements statiques

La SP2 est un magnifique exemple de progrès réalisé sur un modèle de série grâce aux enseignements tirés de la course, et démontre combien Honda est soucieux de maintenir au sommet son modèle sportif de pointe. La SP1 fut en



Dans le sud de l'Espagne, le circuit d'Almeria a accueilli une impressionnante série de SP2, bien rangées, comme à la parade.



Désormais de blanc vêtue, la VTR-SP n'a pas changé de look, tant mieux ! A l'arrière plan, la machine d'usine de Colin Edwards.

constante évolution l'an passé et la SP 2 que j'ai sous les yeux aujourd'hui dispose d'une partie-cycle qui bénéficie directement de tous les enseignements acquis en championnat du monde. Produites en série, ces améliorations sont moins coûteuses, ce qui était un des objectifs de l'usine.

Le changement le plus visible est un nouveau bras oscillant, plus spectaculaire encore que le précédent, mais pourtant 700 grammes plus léger. Le cadre cintré est désormais virtuellement le même que celui des machines d'usine, gage de qualité. Au niveau esthétique, on remarquera, outre la nouvelle déco, un écran de protection 30 millimètres plus élevé que sur la SP1, semblable à celui de la moto d'Edwards.

Les changements moins visibles sont des roulements de colonne de direction de plus grand diamètre pour une direction plus précise, des points d'ancrage moteur renforcés tout en gagnant 740 grammes sur le poids d'ensemble du cadre et 500 grammes sur la partie arrière supportant la selle.

La fourche issue de celle de la SP1 est légèrement retravaillée et allégée de 340 grammes. Le freinage a lui aussi été revu pour obtenir un meilleur refroidissement et conserver en utilisation intense une efficacité maximum. Enfin, chaque radiateur dispose maintenant de son petit ventilateur et la batterie a été déplacée vers l'avant pour améliorer la répartition des masses.

Du côté moteur, le principal changement se situe au niveau de l'admission avec des pipes qui passent de 54 à 62 mm et des injecteurs à 12 jets qui remplacent les anciens à 4 jets, pulvérisant ainsi mieux l'essence dans le cylindre. L'échappement a été allégé et modifié pour procurer une meilleure évacuation des gaz de la chambre de combustion.

Le comportement du moteur actuel qui gagne 4 chevaux se rapproche de celui de la moto de Superbike, la puissance étant délivrée avec plus de douceur...

Les options

Si tout cela ne suffit pas, HRC s'occupe du reste pour les propriétaires très, très



Simple et ultra moderne, le tableau de bord de la SP2 comme si vous y étiez.

exigeants ou pour les pilotes d'endurance, BOTT (Battle Of The Twin) ou autres. Mais il faudra passer à la caisse ! Le Honda Racing Corporation vous propose ainsi des pièces moteur, châssis et suspensions, destinées à améliorer, qui s'en serait douté, la puissance, l'aérodynamique, le poids ou la vitesse des changements de rapports. Tout pour faire votre bonheur et même plus, puisque Laurent Naveau me disait que pour s'attaquer au championnat du monde 2002, ils ne gardaient que... les carters et le cadre ! Et encore, ce dernier était modifié... Comme quoi, le catalogue est complet et laisse le choix, même si les techniciens de Wim Motor réalisent eux-mêmes de nombreuses pièces.

Au guidon

Lorsqu'on s'assied au guidon de la SP2, on a le sentiment d'enfourcher une grosse moto. Large réservoir, généreux carénage, superbe tableau de bord au design ultra-moderne et simple, position de conduite couchée façon "course" avec le poids du torse sur les poignets. On n'atteint toutefois pas la position radicale de

la grande concurrente 996 qui frise l'inconfort... Non, pardon, qui est inconfortable !

Un petit coup de démarreur, et là, je vais sans doute vous surprendre, il ne faut pas s'y reprendre à deux fois. Le doux ronron, grave et discret, se fait instantanément entendre et je me surprends à penser en cet instant que le premier achat à effectuer chez HRC est le magnifique échappement Akrapovic, histoire d'enivrer les esprits...

Mais il faut déjà revenir sur terre, alors qu'on n'a même pas encore décollé ! Un peu de gaz, lâcher l'embrayage doux et progressif... Ouf, j'ai failli caler : c'est que la première est bigrement longue, grimpant jusqu'à 110 km/h ! Heureusement on est vite au-delà, les rapports s'égrenant les uns après les autres avec une précision et une vitesse remarquables, la boîte s'avérant une des meilleures que je connaisse.

Le moteur pousse à tous les régimes dès les plus bas, de façon très linéaire. Il ne s'essouffle jamais, grimpant joyeusement jusqu'à 11.000 tours lorsque soudain le rupteur vient nous rappeler à l'ordre, les pistons, les soupapes et moi-même... Si le gros V2 ne procure pas l'im-



Pour les adeptes des pièces racing, Honda propose notamment ces échappements Akrapovic.

Les pneus

Le nouveau Dunlop Sportmax D 208 a été développé conjointement avec la SP2 afin d'offrir un maximum de contrôle et de précision en toutes circonstances. Pour en arriver à un résultat optimum Dunlop a mis au point une nouvelle technologie appelée CTCs, pour Carcass Tension Control System.

Rien à redire sur la qualité des pneus qui se sont comportés avec brio tout au long de l'essai, montant correctement en température malgré l'hiver (pour autant qu'il y ait un hiver dans le sud de l'Espagne...) et offrant une très bonne adhérence. Il est toujours difficile de dire qui du pneu ou de la moto est responsable du comportement de l'ensemble, mais il ressort clairement de l'essai que la combinaison SP2+D208 est efficace !



L'architecture générale n'a pas été modifiée. Les radiateurs trouvent toujours leur place sur les flancs de la machine.

pression de puissance d'un 4 cylindres rageur, les chevaux sont pourtant bien là et les 250 km/h largement dépassés sur la courte ligne droite du circuit. Bien protégé derrière la bulle rehaussée, j'apprécie ce relatif confort et la stabilité de la SP2 à haute vitesse.

La façon très douce et progressive de délivrer la puissance permet idéalement de doser les gaz en courbe ou sortie de virage, sans risquer de surprise. La puis-

sance est ainsi plus facile à maîtriser, incontestablement un des objectifs des techniciens Honda et un gage d'efficacité sur circuit.

La partie cycle

Si à l'arrêt la bête m'est apparue volumineuse, une fois en mouvement cette impression s'est volatilisée... C'est même sur une moto d'une étonnante agilité que je virevoltais avec aisance d'un virage à l'autre, ce qui ne manque pas à Alméria. Un circuit difficile, très technique, manifestement plus adapté à la coupe Aprilia qu'à une moto de 1000cc développant 135 chevaux et accusant presque 200 kilos! Mais justement : comme la maniabilité n'était pas le point fort de la SP1 c'est dans ce domaine que Honda s'est retourné les manches. Cinq kilos gagnés sur l'ensemble de la machine, un angle de chasse revu, une direction plus précise utilisant de nouveaux roulements, quelques détails de géométrie et l'expérience de deux ans de course ont fait la différence. La SP2 est vive, s'inscrit avec précision et légèreté en entrée de virage, se jouant de tous les pièges du circuit comme le ferait une Aprilia RS250.

Stable sur l'angle, elle permet de s'incliner à en mettre le coude par terre (enfin, Laurent Naveau, pas moi...) et ne bouge pratiquement pas. Lors des fortes accélérations, l'avant perd un peu de précision, la roue ayant tendance à quitter le sol, résultat d'une moto allégée et d'un angle de chasse réduit.

Mais la partie cycle est saine, facile à conduire et l'équilibre général très bon.

Le freinage confié à l'avant à un double disque avec étriers Nissin est puissant, progressif et endurant. Même sur ce circuit aux décélérations multiples et violentes on ne note aucune détérioration du feeling au fil des tours.

Un regret...

99 % des acquéreurs de Honda SP2 rouleront sur route. Honda le sait, moi je le sais, tout le monde le sait et pourtant les

FICHE TECHNIQUE Honda VTR1000 SP2

MOTEUR :

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

Alésage X course : 100 X 63,6 mm

Cylindrée : 999 cc

Rapport de compression : 10,8 : 1

Puissance : 134,6 ch à 10.000 t/min.

Couple maxi : 102 Nm à 8.000 t/min.

Distribution : 2 ACT par culasse entraînés par cascade de pignons, 4 soupapes par cylindre

Alimentation : injection électronique

Lubrification : carter humide, pompe et radiateur d'huile

Allumage : électronique

Démarrage : électrique

TRANSMISSION :

Embrayage : multidisque en bain d'huile

Transmission primaire : par engrenages

Transmission secondaire : par chaîne à O-rings

Boîte de vitesses : à 6 rapports

PARTIE-CYCLE :

Cadre : périmétrique en alu

Angle de chasse : 24°30'

Chasse : 100,6 mm

Suspension AV : fourche à cartouche inversée, réglable, canons Ø 43 mm

Débattement : 130 mm

Suspension AR : système progressif Pro-Link, amortisseur à réservoir séparé, réglable

Débattement : 120 mm

Frein AV : double disque, Ø 320 mm, étriers à 4 pistons

Frein AR : disque, Ø 220 mm, étrier simple piston

Pneu AV : 120/70ZR17

Pneu AR : 190/50ZR17

DIMENSIONS :

Longueur : 2.025 mm

Largeur : 725 mm

Hauteur : 1.120 mm

Empattement : 1.420 mm

Hauteur de selle : 820 mm

Garde au sol : 140 mm

Poids à sec : 194 kg

Capacité en essence : 18 L

COLORIS :

blanc

GARANTIE :

24 mois, pièces et main d'oeuvre

PRIX :

14.750 EUR TVAC

IMPORTATEUR :

Honda Motor Europe (North)

c/o Honda Belgium

Wijngaardveld 1, 9300 Aalst.

Tél. : 053/725.111.

essais ont eu lieu exclusivement sur circuit, montrant bien l'image extrême que Honda entend donner à sa nouvelle bête de course. Pourtant, cette moto a également été conçue dans le souci de satisfaire les sportifs appréciant le fin pilotage, sans jamais faire de course... Pour eux, un minimum de confort a été conservé : meilleure protection face au vent, position de conduite agréable pour une hyper-sport, deux places, suspensions (relativement) confortables, crochets à bagages, facilité d'utilisation. Mais nous n'avons pas pu essayer la SP2 sur route afin de vous en donner notre impression. Voilà mon seul regret... que nous ne tarderons pas à combler, dès que le bolide arrivera en Belgique !

Olivier KIRKPATRICK □



La SP 2 est équipée des nouveaux Dunlop D208, sans doute une future référence dans le domaine des pneus sportifs. A noter également la fourche inversée et les étriers à quatre pistons.