

Honda VTR 1000 SP1 (suite)

Honda tape dans le mille



Stéphane Mertens s'est manifestement bien amusé à Monza au guidon de la VTR SP1... Il en a profité pour s'offrir une séance d'entraînement pour sa saison en endurance.

Stéphane Mertens a testé pour vous la Honda VTR SP1 sur circuit après un premier galop d'essai très routier dans notre précédente édition. Lisez plutôt...

Monza ce 14 février, je fais une infidélité à ma Valentine. Cette St-Valentin, je la passerai en autre compagnie. C'est la faute au chef ! Sacré Pierre (Capart, NDR), on ne peut rien lui refuser. Et d'ailleurs, une opportunité pareille ne se refuse pas. Jugez plutôt : je suis invité Monza, circuit que j'adore et sur lequel je me suis offert quelques unes de mes plus belles bourres. L'Italie, c'est aussi le pays des pastas... Je sens que je vais me régaler. Sans compter la présence d'une superbe créature que je vais devoir dompter : la Honda VTR 1000 SP1.

Le regard typique de la SP1 avec, au centre, une prise d'air imposante.

"Ce bicylindre est un régal", commente notre pilote-essayeur. On veut bien le croire !

Honda s'invite chez Ducati

En présentant son nouveau bicylindre dans le fief de sa grande rivale italienne (la Ducati pour ne pas la citer) quasi le même jour où, de l'autre côté de la planète, Colin Edwards réalisait à son guidon le meilleur temps des essais superbike à Philip Island (en détrônant le King Fogarty en personne), les responsables de Honda ne pouvaient pas mieux s'y prendre pour afficher les prétentions de leur nouvel étalon. Mais encore fallait-il convaincre la presse internationale présente à Monza, et la petite équipe de journalistes-essayeurs belges dont je fais partie !

De grand matin, nous débarquons sur le circuit sous un ciel bleu azur qui fait rêver. L'air est frais, je préfère attendre que la température se réchauffe quelque peu. C'est finalement vers 10h, après avoir laissé plusieurs journalistes chauffer la bête, que je m'installe à son guidon. La position n'est pas mal du tout. Pas trop radicale, les bracelets tombent pil-poïl dans les mains sans que l'on soit trop en plongée sur les avant-bras. La selle est relativement basse et, bonne surprise, j'ai beaucoup d'espace. Les grands pilotes comme moi peuvent se coucher sans problème et sans être coincés par le dossier de selle.

En piste !

Le moteur en marche, j'enclenche la première et... je ne cale pas (excuse-moi, chef)! Docilement, je mène la SP1 vers la sortie des stands et dès que j'y arrive, la ligne droite s'offre à moi. Je ne peux m'empêcher d'ouvrir les gaz en grands. Le bicylindre lâche sa cavalerie et on s'envole instantanément vers l'aventure. La puissance est là, présente sans être agressive. La montée en régime et en puissance se fait dès le début sans sourciller. Ma connaissance du circuit est un atout et je suis rapidement en harmonie avec la machine. J'ai affaire à un produit de grande qualité. Sans avoir une impression de violence, la VTR avance très fort et j'accroche les 275 km/h (compteur) dans la ligne droite des stands. Je suis couché au maximum en position de recherche de vitesse mais la bulle d'origine n'offre pas une protection parfaite. La pression de l'air est importante au niveau du casque. Logique pour une moto de course, moins pour une routière, mais Honda y a pensé et propose en accessoire une bulle plus haute qui protège mieux le pilote à grande vitesse. Esthétiquement réussie et plus profilée, elle améliore l'aérodynamisme et par conséquent offre une meilleure vitesse de pointe. Bilan, je tape le 280 !

Le moteur, une bonne surprise !

Ce bicylindre est un régal. Assurément le point fort de cette SP1. D'une souplesse étonnante, sans être trop agressive, il pousse à tous les régimes sans le moindre trou et répond instantanément aux sollicitations de la poignée de gaz. L'injection remplit parfaitement son travail. Il délivre sa puissance très tôt et est

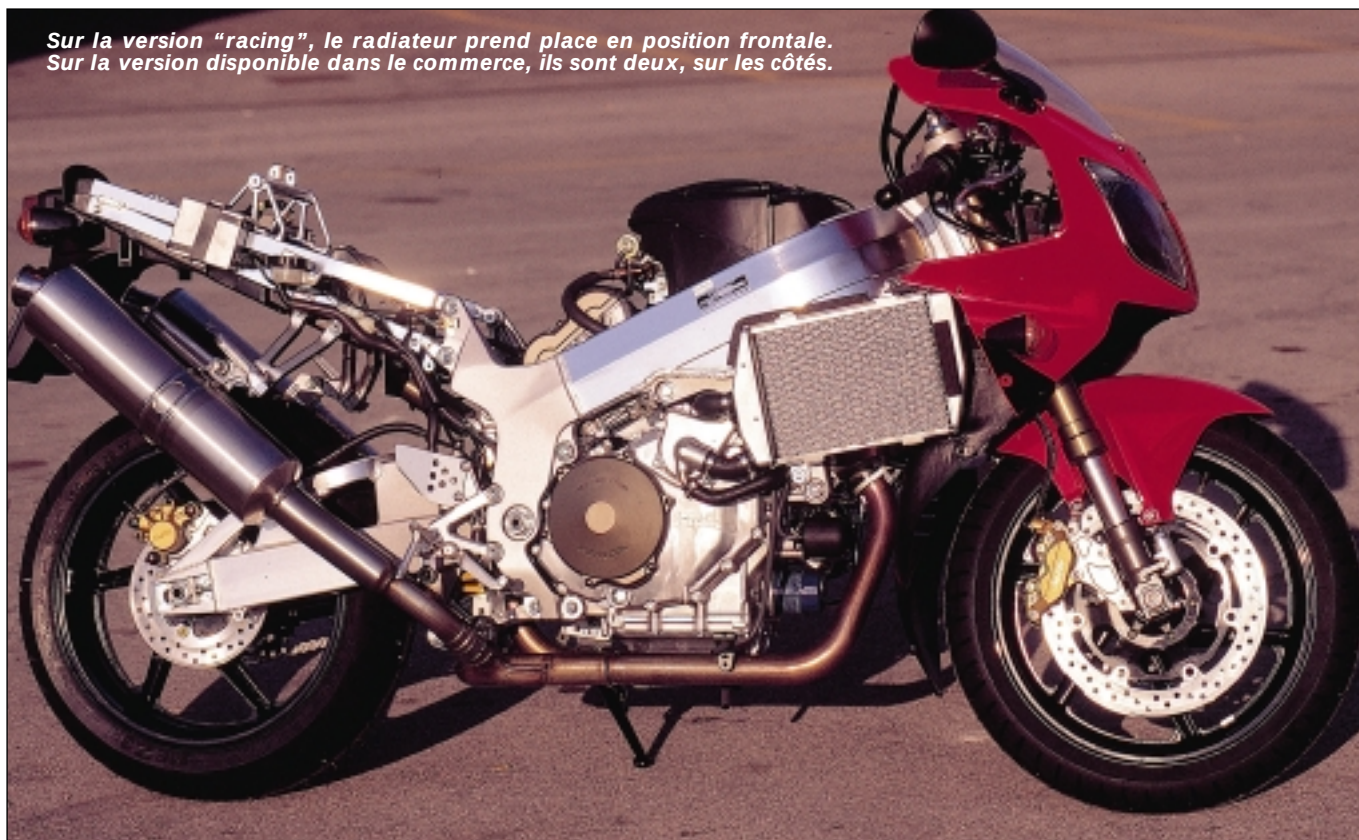


La délégation belge comptait deux pilotes de pointe: Stéphane Mertens et Louis Wuyts (tout deux à gauche sur notre photo).



Cette VTR est une réussite. Elle accuse cependant quelques kilos en trop sur circuit.

Sur la version "racing", le radiateur prend place en position frontale. Sur la version disponible dans le commerce, ils sont deux, sur les côtés.



Vue sur le nouveau Metzler conçu spécialement pour la Honda.



facilement exploitable. Le rupteur se déclenche à 10.500 tr/min. mais j'ai déjà changé de vitesses avant car au-dessus de 10.000 tours, la puissance chute. Il n'est pas nécessaire de martyriser ce moteur car il reprend très bien en-dessous.

Sur le circuit très rapide de Monza, je reste presque toujours entre 8.000 et 10.000 tr/min, soit la plage où le V-twin délivre le maximum de sa puissance. Dans quelques rares virages du circuit, j'ai tendance à rester à un régime légèrement inférieur. A 7.000 tours, le caractère du bicylindre offre une conduite plus coulée en virage. En adoptant une conduite plus agressive, il est difficile de garder une bonne vitesse de passage en courbe. On choisira donc de rouler un rapport au-dessus pour profiter de la souplesse du moteur.

Douce et précise, la boîte de vitesses est parfaite pour une conduite normale. Elle apprécie moins un pilotage plus incisif, comme lorsque je passe les rapports à la volée sans embrayer. Il arrive alors qu'une vitesse soit mal enclenchée et saute. Avec le kit racing, ce petit souci devrait rapidement être oublié.

Un châssis pas trop "racing"

Côté partie-cycle, comme déjà constaté par notre vénéré chef Pierre Capart lors d'un premier essai effectué entre Alost et Nivelles (lire à ce sujet l'article paru dans le Moto 80 n°490), la SP1 offre une très grande stabilité à vitesse élevée, en ligne droite tout aussi bien que dans les deux courbes rapides de Monza : la Curva Grande et la plus prestigieuse Parabolica.

Les suspensions absorbent parfaitement les imperfections du revêtement sans altérer l'équilibre de la moto, offrant ainsi une sensation de sécurité ainsi qu'un

certain confort. Mais toute médaille a son revers, en descendant mes chronos et m'offrant notamment une petite arsouille avec Louis Wuyts (le pilote maison multiple champion de Belgique sur Honda venu également découvrir le nouveau jouet), je ressens un manque de fermeté de la suspension arrière. Comme elle s'écrase dans les grosses accélérations, je manque d'appui sur le train avant qui se déleste dans les courbes rapides. Pour ce qui est des chicanes, j'aurais aimé trouver plus d'agilité dans les changements d'angles. Il faut dire qu'avec ses 199 kg (170 kg pour la nouvelle CBR 900 RR), il y a de la chasse au poids en perspective...

De plus, la largeur des pneumatiques (190/50 ZR 17 et 120/70 ZR 17) est imposante. En lieu et place des Dunlop qui équipent la moto pour le marché belge, Metzeler nous a fourni pour cet essai son nouveau MEZ 3 H spécialement conçu pour la Honda. Les spécialistes munichois

La suspension arrière a causé quelques petits soucis à Stéphane Mertens. Quelques réglages plus tard, c'était déjà beaucoup mieux.



Un moteur puissant mais docile dans une partie-cycle exploitable, c'est ça la fameuse VTR 1000 SP1.

FICHE TECHNIQUE Honda VTR1000 SP-1

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 : >136 ch à 9.500 t/min.

Couple maxi : >105 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 : 2.023 mm

Largeur : 679 mm

Hauteur : 1.118 mm

Empattement : 1.409 mm

Hauteur de selle : 813 mm

Garde au sol : 130 mm

Poids à sec : 199 kg

Capacité en essence : 18 L

COLORIS :

rouge

GARANTIE :

24 mois, pièces et main d'oeuvre

PRIX :

565.000 FB TVAC

IMPORTATEUR :

Honda Motor Europe (North)

c/o Honda Belgium

Wijngaardveld 1, 9300 Aalst.

Tél. : 053/725.111.





En utilisation intensive, la SP1 manque un peu d'agilité dans les chicanes.

ont développé ce pneumatique en fonction des exigences de vitesse et de performances toujours plus élevées en y adaptant leur technique "high performance" de ceinture acier à 0° contribuant à un meilleur amortissement pour une stabilité accrue.

Ce comportement devra être amélioré pour une conduite racing. Cela semble prévu puisque les possibilités de réglages sont nombreuses. Le plus facile est de durcir la compression de l'amortisseur arrière manuellement. C'est ce

que j'ai fait et c'est déjà beaucoup mieux. Je n'ai pas eu le temps ni la possibilité de travailler d'autres réglages, je ne suis d'ailleurs pas venu pour ça mais bien pour juger la moto dans sa version de base. Il est évident qu'en proposant sa SP1 dans cette configuration pas trop haute de l'arrière, Honda a voulu éviter les excès de certaines machines hypersportives en offrant une base saine, sécurisante et exploitable sur la route.

Quel frein arrière ?!

Restons proche de la sécurité en abordant les freins. De ce côté, pas de problème, les Nissin 4 pistons sont efficaces, surtout quand on doit passer de 280 à 60 km/h pour aborder la double chicane de la Prima Variante en moins de temps qu'il ne faut pour le dire ! Mon côté perfectionniste et légèrement emmerdeur me fait néanmoins regretter un léger manque de feeling du levier de frein... Par contre, le travail d'amortissement de la fourche est exceptionnel. La moto ne plonge pas, elle reste très stable et la décélération est magnifiquement assistée par un léger frein moteur, celui-ci encaissant sans broncher les rétrogradages comme si de rien n'était. Le dribbling parfois si perturbant est ici inexistant, ce qui facilitera certainement la tâche de nombreux pilotes.

Ah oui, j'oubliais le frein arrière ! Et bien, je l'ai carrément oublié. Je dois vous avouer que je ne l'utilise jamais sur circuit mais Pierre Capart m'a chargé de vous dire qu'il fonctionnait très bien...

Conclusion

J'en profite d'ailleurs pour le remercier de m'avoir envoyé à Monza. Tout d'abord, ça m'a fait un bon entraînement pour ma saison de championnat du monde d'endurance (eh oui, c'est un scoop !). Ensuite pour le plaisir que j'ai pris en pilotant cette VTR SP1 d'exception. Car il s'agit assurément d'une réussite. Avec cette SP1, Honda tape bien dans le mille en proposant une machine aux très grandes qualités sportives mais surtout qui respecte le motard en lui offrant avec son fabuleux bicylindre un compromis entre agrément de pilotage et confort de conduite. Ici, le motard n'est pas frustré de ne pouvoir exploiter toute la quintessence de sa monture, contrairement à de nombreuses hypersportives qui frustreront leur pilote.

La compétition est bien sûr le challenge qui attend la SP. Mais les premiers essais sont encourageants. Aux mains de pilotes comme Edwards et Slight, la SP1 semble prête pour la bagarre des twins en Superbike.

Stéphane MERTENS □

Du travail en vue...

En vue d'une utilisation "racing", le pilote prêt à s'engager en compétition au guidon de la SP1 devra malheureusement passer par le kit racing et/ou préparer sérieusement sa monture. Le gain de poids est le départ de ce travail. Avec ses 199 kg, la moto d'origine est trop lourde comparée à ses rivales. Le moteur, la partie-cycle, les freins... Tout est à faire. Apprêtez-vous à sortir le porte-feuille... Ou à développer votre talent de préparateur.