

LE GROS TWIN QUI TI

LA RSV MILLE S'EST IMPOSÉE COMME UNE ALTERNATIVE AUX DUCATI ET AUX TWINS JAPONAIS ET A ÉTÉ UN SUCCES COMMERCIAL EN FRANCE. APRES 50 000 KM, DOIT-ON DIRE MILLE MERCI À APRILIA ?

PAR MOTORRAD ET JEAN-FRANÇOIS ROBERT.

Pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître. Dès sa sortie, l'Aprilia RSV 1000 s'est distinguée en Endurance aux mains d'amateurs : les trois motos au départ des 24 Heures du Mans 99 étaient à l'arrivée. Mais ce n'est pas seulement sur circuit que la RSV étonne agréablement. Sa polyvalence est plébiscitée. On la trouve homogène, facile et plutôt confortable. Les grands et les moins grands s'y sentent à l'aise, et son carénage protège bien.

La grande disponibilité du moteur de la RSV (au-dessus de 3 000 tr/mn tout de même) se traduit par une consommation moyenne de 6,7 l sur la totalité de l'essai, beaucoup moins que la 1000 VTR ! Côté moteur, Rotax n'a rien laissé au hasard, et le V ouvert à 60° est une réus-

site. Grâce à ses balanciers d'équilibrage, il ne vibre pas, et ses performances sont bonnes. Plus de 260 km/h en pointe, c'est très correct, et le temps ne semble pas contrarier la belle. En fin de test, elle développe 5 ch de plus qu'au début (121 contre 116), et 200 tr/mn plus bas ! En outre, il lui faut presque une seconde de moins pour passer de 0 à 200 km/h (11,3 contre 10,4). D'ailleurs, les (pressions de) compressions sont toujours parfaites (16,5 kg/cm² !) et la consommation d'huile toujours pas mesurable (quasi nulle).

LES OUTRAGES DU TEMPS

A 24 900 km, une durité d'eau s'est desserrée, occasionnant une perte de liquide de refroidissement. Peu de temps après, des vibrations firent leur appa-

rition au freinage. Elles amplifièrent... jusqu'au remplacement des disques de frein (sous garantie) à 40 000 km. Nos confrères de *Motorrad* font référé-

rence à des plaquettes adaptables au comportement très correct, mais bien moins chères que l'origine. Peut-être est-ce la raison de l'usure prématu-

50 000 KM ETAT GENERAL

Culasse très légères rayures sur les cames et les poussoirs.

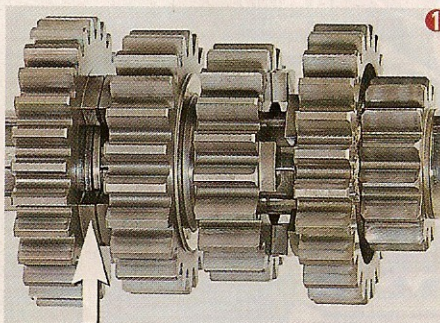
Sièges de soupapes et soupapes en bon état, seule une soupape d'échappement n'est pas étanche.

Cylindres, pistons et équipement mobile les cylindres sont légèrement marqués, mais encore largement dans les tolérances de fonctionnement ; les pistons sont légèrement rayés, mais surtout très usés et bons à remplacer. Le jeu piston-cylindre est trop important. Le vilebrequin est en bon état et ses paliers sont à peine marqués.

Embrayage les disques lisses et garnis ont été remplacés à 48 800 km. Les ressorts sont à la limite de la tolérance de fonctionnement préconisée par le constructeur, ils se sont tassés. Bon état général du reste (cloche, noix, butée).

Boîte de vitesses les crabots des pignons de 4 et 6 sont émoussés. Le reste est en bon état général. Le roulement de sortie de boîte bat dans le carter et peut tourner. Les fourchettes sont marquées irrégulièrement.

Partie-cycle en bon état général. Pas de corrosion. Fourche et amortisseur fonctionnent toujours bien. Les disques avant ont dû être remplacés à 40 000 km.



1 Crabots des pignons de boîte

Bien que les crabots s'arrondissent avec le temps (surtout ceux de sixième), le verrouillage des vitesses reste sûr.

A RSV 1000 FULL POWER

TI ENT LA DISTANCE

rée des disques. Sur des machines aussi performantes et utilisées occasionnellement sur circuit, l'homogénéité des plaquettes est fondamentale. Le

problème, c'est qu'un jeu de plaquettes avant d'origine coûte 300 €, alors qu'en adaptable de qualité (ici des Carbone Lorraine SBK3), il faut compter

124 €. Même registre pour un kit chaîne facturé 346,3 € d'origine, quand un IAC à joints toriques en coûte 128 € ! Or, la qualité d'origine ne semble pas particulièrement au-dessus du lot (voir photo).

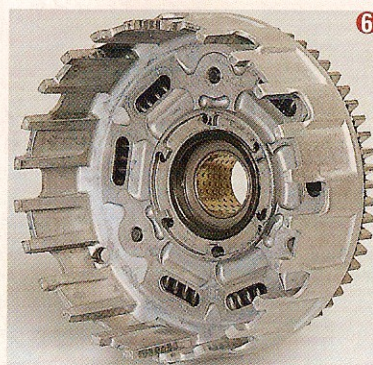
Peu de temps après, la belle repasse au garage. Elle totalise alors 48 800 km. Cette fois, le mal est plus grave. C'est la roue libre de démarreur qui a rendu l'âme. Le hic, c'est qu'il faudra

patienter presque un mois (en plein été !) pour obtenir les pièces neuves, à savoir une roue libre et un jeu de disques d'embrayage (lisses et garnis). A ce sujet, notons que les possesseurs de RSV ne sont pas tendres avec le SAV, et l'on entend, en France aussi, critiquer le prix et l'approvisionnement des pièces.

SOUS LE VERNIS

La diva n'est pas capricieuse et le tableau semble donc presque idyllique. Pourtant, en grattant sous le vernis, on détecte quelques faiblesses lors du démontage. Les ressorts d'embrayage sont à la limite de la tolérance d'usure. Concernant l'embrayage, on peut supposer que l'assistance pneumatique (le système PPC, pour *Pneumatic Power Clutch*), qui provoque un léger glissement des disques au rétrogradage, lui-même aussi la vie dure.

Mais il y a d'autres détails plus inquiétants. Malgré le comportement exemplaire du moteur, les pistons affichent un dixième de millimètre de jeu. C'est trop, ils sont bons à changer. Même si Aprilia prétend qu'en l'absence de signe de faiblesse, on peut continuer à rouler avec, il convient de les remplacer rapidement, faute de quoi les cylindres aussi vont souffrir. Cette usure importante peut être attribuée à la combinaison des paramètres suivants : alésage important et jupes des pistons plutôt courtes, associés à une vitesse linéaire du piston de 21 m/s au régime de puissance maxi (donc élevée). Pourtant, Rotax a pris la précaution de décaler légèrement les axes des pistons pour limiter les efforts ➔



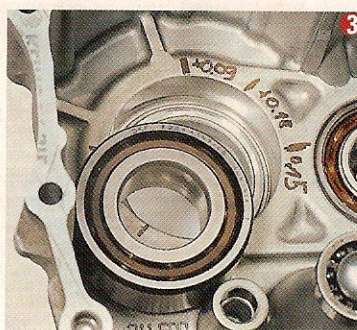
Cloche d'embrayage La cloche est comme neuve... Par contre, les disques d'embrayage ont dû être changés, de même que les ressorts qui étaient HS.



Pistons Les pistons présentent de légères rayures, mais, surtout, ils sont largement au-delà de la tolérance d'usure. Le jeu piston-cylindre atteint 1/10° de millimètre !



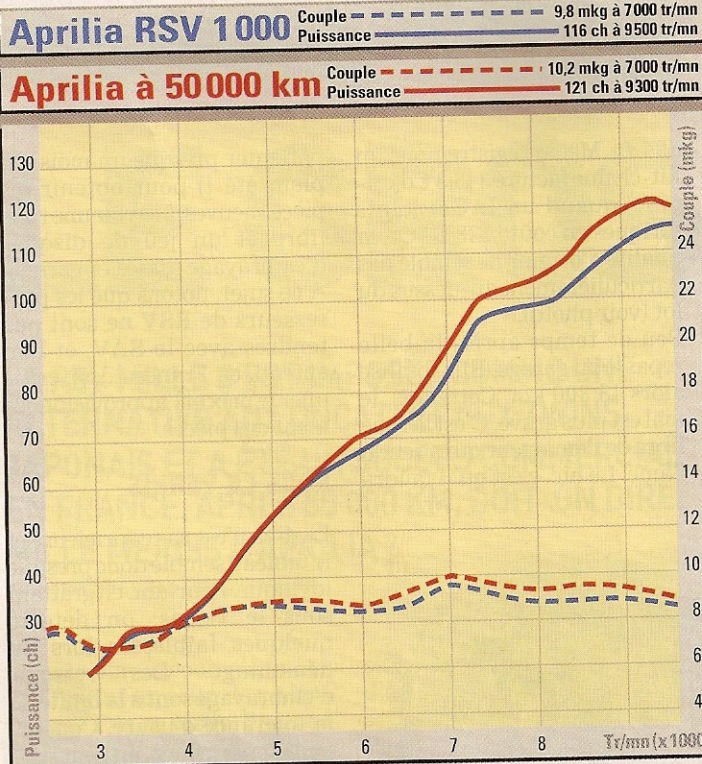
2 Fourchettes de sélection Elles ne s'usent pas régulièrement car elles ne portent que sur leurs extrémités, mais ceci n'a pas de conséquence fâcheuse.



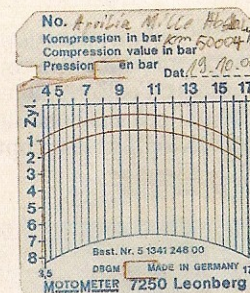
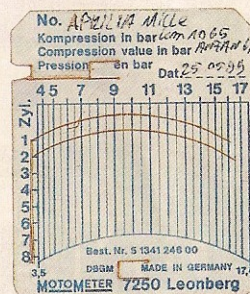
3 Roulement de sortie de boîte Plus embêtant, le roulement de sortie de boîte présente 2/10° de millimètre de jeu dans le carter... Si l'on n'intervient pas, il y a risque de casse, voire pire...



4 Chaîne secondaire Aïe ! la chaîne d'origine perd un de ses joints toriques. Le phénomène ne s'est plus jamais reproduit, mais vu le tarif du kit, c'est assez rageant !



Puissance et couple Ces courbes se passent presque de commentaires... Parler d'usure ? Pas vraiment, puisqu'on gagne 5 ch en fin de parcours !



Tickets de compression

Il est évident que la puissance comme le couple tels que relevés à 50 000 km trouvent leur raison d'être dans de parfaites étanchéités. Les tickets de compression le démontrent.

→ de basculement. L'intention est louable, mais insuffisante, surtout que pour des raisons de compacité, on a dû privilégier des bielles courtes et occasionnant donc un basculement important des pistons.

Autre problème, le roulement de sortie de boîte de vitesses présente deux dixièmes de millimètre de jeu dans son logement. S'il peut repartir provisoirement en étant monté au scelle-roulement, il faudra envisager le remplacement des carters... Kolossale facture ! Mais les modèles 2001 ont été modifiés sur ce point (voir encadré "Aprilia réagit"). Toujours à propos de la boîte, on notera une usure irrégulière des fourchettes, sans conséquence, et des crabots, légèrement arrondis en quatrième et sixième, sans conséquence non plus sur le verrouillage.

Si le bilan des 50 000 premiers kilomètres est donc plutôt positif, pour parcourir les suivants, il vous faudra sans doute mettre la main au portefeuille et sortir quelques (très) gros billets... ■

PRIX DE REVIENT

	adaptable	origine
Carburant (3 400 l de SP 95)		3636 €
Pneus (8 à l'avant et 9 à l'arrière, montage, équilibrage et valves inclus)		2766,28 €
Plaquettes de frein (3 jeux pour l'avant dont l'un sous garantie et 2 jeux pour l'arrière)	313,86 €	667,12 €
1 jeu de disques d'embrayage		133,48 €
2 kits-chaîne	256,11 €	692,60 €
Coût total des révisions avec la main-d'œuvre et les pièces d'usure		3314,23 €
Total		11209,71 €
Prix d'achat neuf		12 955 €
Valeur de reprise (concessionnaire)		6 095 €
Dévaluation (perte)		6 860 €
Prix de revient kilométrique hors dévaluation		0,224 €
Dévaluation incluse		0,346 €

ENTRETIEN ET REPARATIONS

Pièces remplacées	Kilométrage
Pneus avant et arrière, Metzeler MEZ3	3 308 km
Pneus avant et arrière, Pirelli MTR 21/22	7 980 km
Pneus avant et arrière, Dunlop D 207	13 950 km
Kit-chaîne et plaquettes avant	18 130 km
Pneus avant et arrière, Michelin Pilot Sport	22 502 km
Plaquettes arrière	24 820 km
Pneus avant et arrière, Metzeler MEZ3	26 502 km
Pneus avant et arrière, Pirelli MTR 21/22 Corsa	30 863 km
Plaquettes avant	32 520 km
Pneus avant et arrière, Pirelli MTR 21/22 Corsa	35 517 km
Kit-chaîne	36 942 km
Pneus avant et arrière, Pirelli MTR 21/22 Corsa	39 600 km
Disques et plaquettes avant (sous garantie)	39 700 km
Plaquettes arrière	43 214 km
Pneu arrière, Pirelli MTR 22 Corsa	47 297 km
Roue libre de démarreur (sous garantie) et disques d'embrayage	48 800 km

PERFORMANCES

	à 3 420 km	à 49 700 km
Vitesse maxi en solo		
	262 km/h	263 km/h
Accélération en solo		
0 à 100 km/h	3"2	3"2
0 à 200 km/h	11"3	10"4
Reprises avec passager		
60 à 100 km/h	5"6 (70 m)	5"3 (67 m)
100 à 140 km/h	5"6 (76 m)	4"7 (74 m)
Consommation moyenne sur 50000 km		
SP 95	6,7 l/100 km	
Huile moteur	quasi nulle	

DROIT DE REPONSE APRILIA REAGIT

Le jeu cylindre/piston Ce jeu constitue une valeur théorique, mais dans les faits, la consommation d'huile est nulle, la puissance a augmenté de 5 ch... Il n'est pas utile de remplacer les pistons.

Les ressorts d'embrayage Ils sont plus forts que sur les modèles précédents. Leur avachissement est la conséquence de l'accroissement de la puissance. Nous prendrons ces réclamations en compte (le modèle 2002 serait mieux nanti sur ce point).

Les fourchettes de sélection Elles n'ont posé aucun problème de fonctionnement durant tout l'essai. Il s'agit plus là d'un défaut d'aspect, qui ne nécessite pas de remplacement des pièces.

Roue libre de démarreur Ce phénomène est très rare.

Il peut être la conséquence d'un mauvais réglage du capteur de position de papillon (TPS, pour Throttle Position Sensor) ou d'un mauvais calibrage de l'injection pour le départ à froid.

Jeu dans le palier du roulement de sortie de boîte Le serrage dans le carter a été réduit afin d'augmenter la durée de vie du roulement. Ceci garantit un fonctionnement correct. Les modèles à partir de 2001 ont été modifiés pour un meilleur amortissement de l'embrayage et disposent de nouveaux carters.

Disques de frein endommagés Nous ne connaissons pas d'autre problème de ce type. Il peut provenir de l'utilisation de garnitures inadéquates ou de conditions ayant entraîné une surchauffe (circuit, par exemple).