

OPTION

moto

L 18286 - 62 - F. 4,95 €



Dingo : Harley V-Rod. So sexy ! **Duel** : R1 street contre Raptor. Chaud ! **Shopping** : Des gants d'hiver et des silencieux couleur Techno ! **Collection** : Ducati 916. Immortelle !

Dossier
10 pages
pour freiner
tard !

1300 Hayabusa
M.Kainzinger
Le tuning de
203 ch et
87 000 euros !

Roadsters
600 Hornet
Suz' 600-1200
Kawa ZR-7



Classic
Triumph 955 i • Daytona
racing

#62
Fév. 2002 - 4,95€

Suzuki GSX-R 1300
Hayabusa Kainzinger



Du bombardier à l'**avion** de chasse



Cette Suzuki Hayabusa est et restera unique. Née Yoshimura, repensée et modifiée Outre-Rhin au terme de 9 mois de gestation, la bête à pedigree a poussé son premier cri. Essai d'un jouet de 200 chevaux... très, très cher !

Texte : Philippe Gorce - *Photos* : Sylvain Le Bellec

Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa Kainzinger

L'histoire commence par un simple coup de fil. "Bonjour, monsieur Kainzinger, Yoshimura n'est malheureusement pas en mesure de me fabriquer une Hayabusa X-1. On m'a laissé entendre que vous seriez capable de le faire.

Si vous acceptez la mission, je vous fais livrer demain une Hayabusa d'origine". Bingo ! Neuf mois plus tard, nous avons 45 minutes chrono pour dérober l'engin. Une brève mais fulgurante irradiation. Bien au chaud dans l'Audi RS4 de H. Kainzinger, nous nous dirigeons vers le fameux stadium du Hockenheimring. Notre hôte se remémore à haute voix cet appel téléphonique passé début 2001 par un inconnu. Conversation surréaliste pour vous et nous et pourtant. Le lendemain de notre essai, le propriétaire de cette toxique Hayabusa vient prendre livraison de sa belle devenue réalité. Et je vous assure que c'est à cheval sur un baril de poudre que notre homme a regagné son domicile. Pour mieux vous situer le débat, les machines références qui viennent à l'esprit au contact de cette Suzuki Hayabusa ne sortent jamais de l'enceinte des circuits. Pour être plus précis, c'est même du côté des meilleures Superbikes et Superproductions du moment qu'il faut aller chercher des points de comparaison. Rappelons que Kainzinger a déjà joué avec le feu en tirant 165 chevaux d'une Yamaha R1 accusant 184 kilos sur la balance (OM n°50). Mais là, l'inflation est galopante : 203 chevaux à la roue arrière et 205 kilos jusqu'à la dernière goutte des 24 litres avalés par le réservoir. Bon sang ! Sur quelles routes cette moto diabolique va t'elle bien pouvoir poser ses roues ?

Le moulin grimpe dans les tours comme un 600 secouré à 13 000 tr/mn !

Nous sommes à pied d'œuvre. Temps sec (encore heureux), température 5°, les Michelin Pilot Sport brillent de vernis et le rodage de la belle est à peine entamé. Le technicien en charge de l'Hayabusa ne dissimule pas son émotion. Pas le genre chiffe molle, le garçon. Lorsqu'il sort de l'atelier de son boss, il est abonné au top 5 du championnat de vitesse allemand. Soit dit en passant, ses 2 acolytes d'atelier sont aussi pilotes et pas manchots. En semaine, pas question d'enquiller les fameuses lignes droites dans la forêt. C'est le tracé où une Formule 1 reste le plus longtemps à pleine charge. On se contente donc des 2,8 km du tracé qui ondoie devant les tribunes du Stadium. A nous de composer avec les chicanes qui ferment l'accès au grand tracé, et celles mises en place par l'école de conduite BMW (des M3 c'est plus fun !). Drôle de gymkhana !

Je me mets dans la peau du propriétaire. Les premiers atouchements sont prévenants. A l'arrêt, si les dimensions sont respectables, on sent tout de suite les effets de la cure d'amaigrissement. La 1400 se manœuvre avec une facilité déconcertante comme n'importe quelle 125. En revanche, l'angle de braquage a perdu pas mal de degrés. Anticipation de rigueur entre les voitures et



Il faut investir 570 000 F pour faire main basse sur cette pièce unique !

Interrupteur on-off du shifter Techtronics au guidon. Via un jeu d'inserts, l'angle de la colonne autorise une variation de la chasse de 28 à 35 mm. Le module digital indique les températures d'eau et d'huile, une montre/chronomètre et la tension de la batterie.



Le rapide parcours de Herbert Kainzinger

Agé de 51 ans, Herbert Kainzinger se destinait à une carrière de dentiste avant d'être happé par le démon de la course. Technicien, puis responsable du développement, notre homme a encadré la carrière de garçons tels que Helmut Bradl, Jürgen Schmidt, Petruciani et autre Ralf Waldman etc. Expert du 2 temps en championnat d'Europe et du Monde, il opère une conversion vers le 4 temps en 1993 sanctionnée par deux ans passés au sein de l'écurie de F1 helvétique Sauber. Et c'est au milieu des années 1990 qu'il décide de se mettre à son compte.

Notre hôte peut-être légitimement fier de sa récente installation : propreté clinique, banc de puissance dernier cri, atelier d'usinage, insonorisation maximale, et trois techniciens employés à plein temps. Dans le bureau voisin, l'informatique sert autant à la comptabilité qu'à la conception de certaines pièces maîtresses.

Lors de notre visite, deux R7, une VTR SP-01 et une GSX-R 1 000 étaient en attente de leurs livrées racing. " Mes clients sont essentiellement européens et nous travaillons surtout sur des sportives sorties de caisse. Aujourd'hui, nous avons une dizaine de machines en commandes. D'ailleurs, je cherche un très bon peintre sur lequel je puisse vraiment compter. Vous n'en connaissez pas un par hasard ? Ils ont vraiment l'air bon en France." Pour le reste Herr Kainzinger respecte à la lettre l'attente de ses clients. Ainsi, s'est-il engagé vis-à-vis de son client à ne produire qu'une seule



Hayabusa 1 400. Mais il assure aussi le service après vente et le déclare sans ambiguïté :

" Répondre présent tout de suite et ce, quel que soit le contexte, cela fait partie du contrat de vente. Récemment, je me suis déplacé dans la journée à Nottingham pour tirer d'embaras un client." Ses projets ? Prendre en main ses clients (avec lesquels il roule souvent) et les accompagner sur circuit pour se perfectionner : " Nous prendrons en charge tous les aspects logistiques : acheminement, hébergement, maintenance technique. Nos clients sont demandeurs d'une meilleure utilisation de leur machine." Comment voulez-vous que nous ne partagions pas la philosophie de ce garçon ?

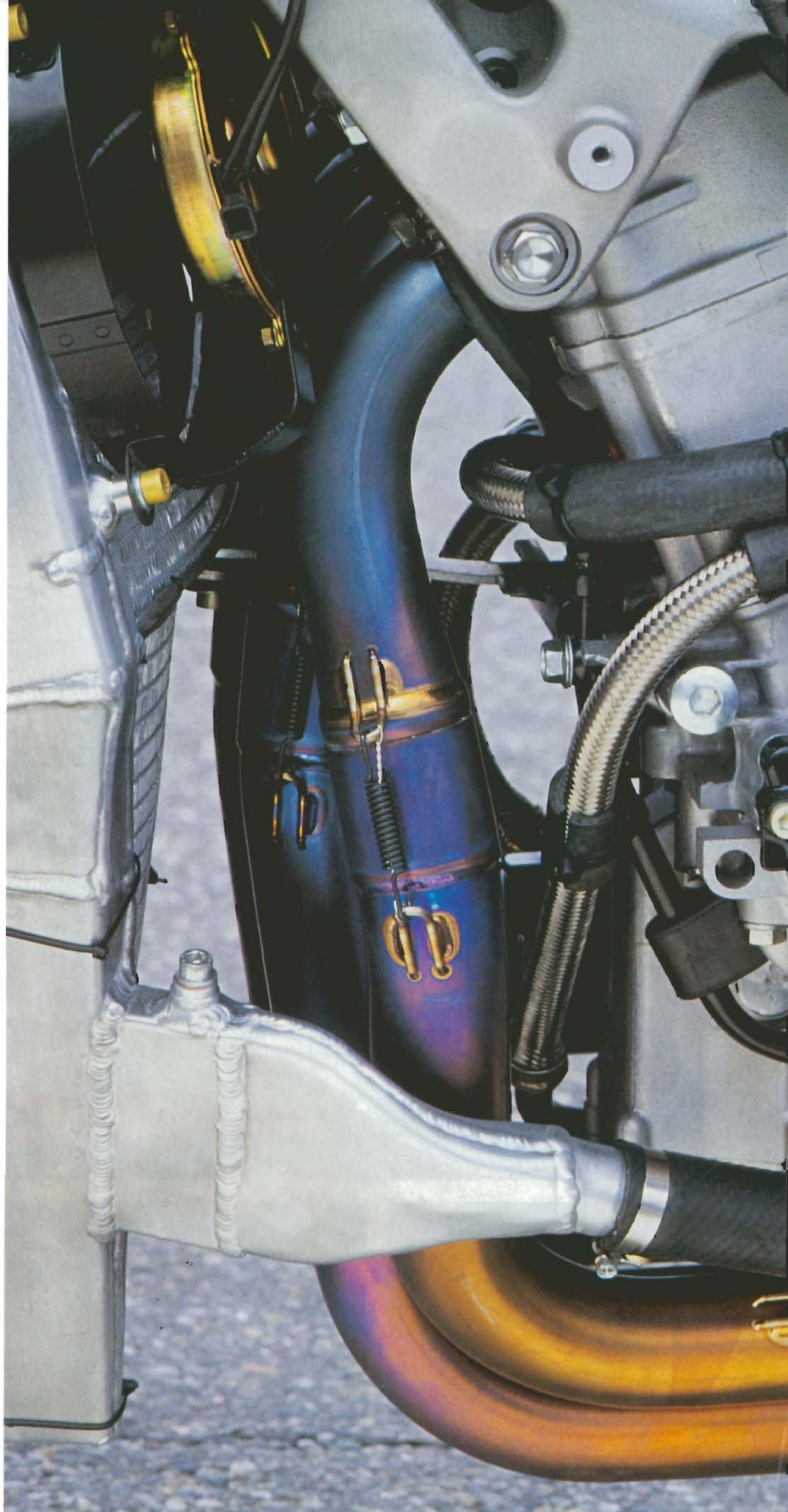


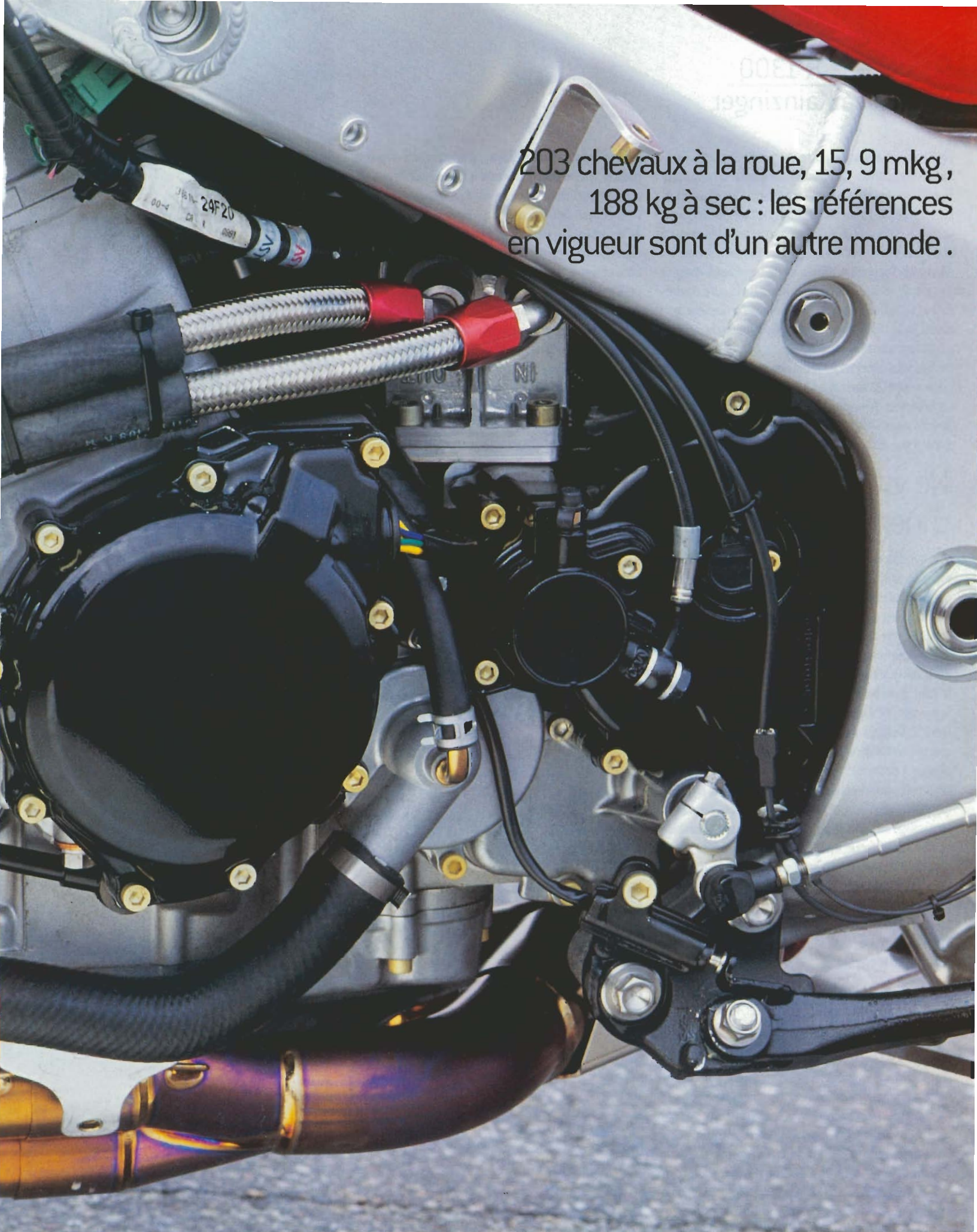
Suzuki GSX-R 1300

Hayabusa Kainzinger



Le "kolossal" radiateur d'eau est un élément directement sous traité par Kainzinger. L'échangeur de température eau/huile est placé sur le carter de boîte. Il autorise un volume et une vitesse d'échange entre l'eau et l'huile moteur plus important. Notez que le 4 cylindres cube désormais 1400 cm³ comprimé à 13:1 !



A detailed close-up photograph of a motorcycle's engine and chassis. The image shows various mechanical parts including a black engine cover with yellow bolts, a silver metal frame, and a black plastic fairing. Two braided stainless steel hoses with red fittings are connected to the engine. A black air filter is visible on the left. A black plastic component, possibly a fuel tank or battery cover, is on the right. The background is a blurred asphalt surface.

203 chevaux à la roue, 15,9 mkg,
188 kg à sec : les références
en vigueur sont d'un autre monde.

Suzuki GSX-R 1300

Hayabusa Kainzinger

prudence pour viser la porte du garage. En selle, l'ambiance est spartiate. Impossible de se croire à bord d'une Hayabusa lambda. Le buste est basculé vers l'avant, la course morte du combiné infime, le carré de mousse raide. Le réservoir aluminium donne de la résonance aux vocalises du 1 400 cm³. La combinaison sonore du silencieux Yoshimura Tri-Oval et de l'aspiration dans la boîte à air sont les amuse-bouches de la cure d'adrénaline. Le tableau est complet lorsque l'on connecte le tactile, puis l'auditif au visuel. Les rotations du poignet droit cadencent les soubresauts du compte-tours. Pas un soupçon d'inertie, ce moulin grimpe dans les tours comme un 600 secoué à 13 000 tr/mn. Ce ne sont que les prémices de la métamorphose.

Soyons clairs : nous n'avons pas violenté l'Hayabusa eu égard à son faible kilométrage (et avec l'arrière-pensée

bécane est une guerrière. De là à la jeter sans vergogne dans la "Sachs curve" et d'ouvrir en grand... C'est beau comme un récit de bistrot mais il ne faut pas rêver. Rétrospectivement, l'équipage qui emmena la Yoshimura X-Formula aux 8 Heures de Suzuka 99 mérite respect et considération.

Côté châssis, nous n'avons pas eu le loisir d'agacer la bête pour les raisons exprimées plus haut. Cependant, Herbert Kainzinger semble aussi exigeant sur les performances moteur que sur l'équilibre du châssis. Il est heureux qu'il soit parvenu à persuader l'acquéreur d'écartier jante de 6 pouces et pneu arrière de 200 mm. Pour autant que nous ayons pu en juger, la greffe de pièces Racing fonctionne. Outre la préparation moteur (voir encadré technique), Kainzinger s'est éloigné de la Yoshimura "civile" pour restituer l'esprit de la version

Ne vous fiez pas à ses dimensions : absence d'inertie et agilité sont au rendez-vous !

d'un flirt ultérieur plus poussé avec quelques machines triées sur le volet). Première en haut. Shifter déconnecté pour simplifier la mise en jambe. Cette précaution permet de rester concentré sur les régimes intermédiaires. Car sans aller au-delà de 9 000 tr/mn, chaque intermédiaire assène son coup de massue. Considérant que 200 chevaux sont difficilement exploitables sur route, H. Kainzinger est tombé d'accord avec l'acquéreur pour concocter un "Torque monster". Comprenez un mutant entre Myke Tyson et Maurice Greene. Un tel cocktail permet d'enrouler chaque courbe un ou deux rapports au-dessus. A ce stade, "enrouler" prend tout son sens tant la poussée est violente ! Le temps de digérer l'accélération et la rage du 1 400 prend férocement le relais.

Le passage au banc de puissance confirme l'impression de conduite puisque, entre 6 000 tr/mn et 8 500 tr/mn, la courbe de puissance oscille entre 118 et 180 chevaux. Pour mémoire, c'est le régime maxi de la version de série bridée. Un bonheur n'arrivant jamais seul, le seuil des 6 000 tr/mn coïncide avec le régime fatidique où l'Hayabusa de Monsieur Tout-le-Monde est écrasée par celle de Mister Hyde.

Cette Suzuki 1400 est une guerrière !

A ce régime, la 1 400 offre plus de 15 mkg de couple et ce jusqu'à 9 500 tr/mn. La souplesse et la facilité des reprises n'incitent pas à jouer les gros bras. L'inertie minime du moteur pousse irrésistiblement à solliciter le "ventre" de la puissance. Et là, attention au point de non-retour. Prenez la même machine dans une configuration tour chrono et je vous jure que l'exercice sera de très, très haute volée. La 1 400 ne cesse de vous perfruser son message : "J'ai le muscle, à toi d'avoir la moelle et le cœur". Les coups de boutoir qui sanctionnent chaque accélération n'ont vraiment rien d'amical. Cette

Racing dans la catégorie X-Formula (prototype). Tout au plus, nous émettons quelques réserves sur le parti pris résolument tourné vers la piste au détriment d'un usage routier qui s'annonce pour le moins exclusif. C'est sans doute là que l'équilibre sera le plus difficile à



La fourche Öhlins de 43 mm bénéficie d'une adaptation spécifique dans le cadre d'un usage routier (joints et clapets). Le bras oscillant provient d'une 750 GSX-R, le caisson triangulé est renforcé afin d'accroître sa rigidité. Notez les rétros empruntés à la MV Agusta F4.



trouver, accorder l'incroyable santé d'un moteur de tous les diables avec un châssis appelé à composer avec les aléas du réseau secondaire. Car, et cela vous surprendra à peine, si nous avons affaire à une enclume affublée d'un très, très gros moteur, des bras et une tête bien faite suffiraient à poser les limites d'utilisation de l'engin. Or, excepté un gabarit respectable, l'impression de légèreté domine. On la sent agile, assez neutre (nous n'embarquions alors que 10 litres d'essence) et l'ensemble paraît ni plus, ni moins maniable qu'une 1 000 GSX-R. Mais une envie nous tenaille en pliant bagages : faire claquer un chrono avec cette machine, ouvrir plein angle prêt à encaisser uppercut et coup de boule... Quelques frustrations qui, demain, électriseront l'échine d'un Français amateur de belles mécaniques, expatrié quelque part en Europe du Sud. Heureux homme ! ●



La Deutsch Touch

A partir de la Suzuki 1300 Hayabusa X-1 initiée par le Japonais Yoshimura, Herbert Kainzinger a "sensiblement" revu la version originale. Voici donc, dans le détail, les principales modifications apportées par le "sorcier" allemand.

SPECIFICATIONS

Suzuki GSX-R 1300 Kainzinger

○ Moteur



L'alésage passe de 79 à 84 mm afin de porter la cylindrée à 1 400 cm³. Les quatre pistons Cosworth sont montés sur des bielles titane estampillées Pankl. Remarquez que les pistons sont refroidis par une projection d'huile sous les calottes. Le taux de compression est porté à 13 : 1. L'équipage vilebrequin/embrayage a fait l'objet d'un gros travail d'allègement qui se traduit par un gain de 2,5 kilos. De fait, au guidon, la réactivité du moteur ne laisse jamais transparaître l'importance de la cylindrée. C'est bel et bien la vigueur de la poussée et les envolées du régime moteur qui mettent les pendules à l'heure. Ce point particulier de la préparation, la chasse à l'inertie, semble être la marotte de Herbert Kainzinger. Outre, une redéfinition des diagrammes de distribution, notez que le circuit de refroidissement est accru.

○ Châssis



De 1 485 mm, l'empattement est ramené à 1 410 mm, une valeur à rapprocher du poids à sec qui dégringole de 215 à 188 kilos. Le bras oscillant est emprunté à une Suzuki 750 GSX-R sur lequel est ancré un combiné Öhlins. La fourche SBK 2001 d'un diamètre de 43 mm est du même tonneau. Pour faire bonne mesure, le té de fourche permet de faire varier la valeur de chasse de 28 à 35 mm. Puisque l'on parle d'ajustement, le bâti arrière en aluminium de provenance Yoshimura permet de choisir entre deux hauteurs de selle. Un détail qui a toute son importance selon sa taille, et plus encore si l'on joue sur la hauteur du bras oscillant. Enfin, toute la visserie et les axes de trains roulants sont en alliage de titane.

The Tuning Company,
Altwingertweg 10, Industriegebiet "Hinter der bergen",
D. 68 766 Hochenheim, Germany.
Tél. + 49 (0) 6205-28 77 53. Fax. + 49 (0) 6205- 28 77 55.
E-mail : herbert.kainzinger@tuningcompany.de.
www.kainzinger.com