

OptiMOTO

7 Fiches Collector
magazine du tuning

MEUSUEL N° 18 - SEPTEMBRE 1997

**BATAILLE
DES TWINS
VTR TRX TL1000S**

**LES DESSOUS
DE DAINESE...**



Kawasaki ZX-9R
TEAM LEROY
SULFUREUSE !

**BLACK V-MAX
GRIFFÉE KAINZINGER !
15 TUNINGS NICKEL CHROME !**

M 4151 - 18 - 29,00 F

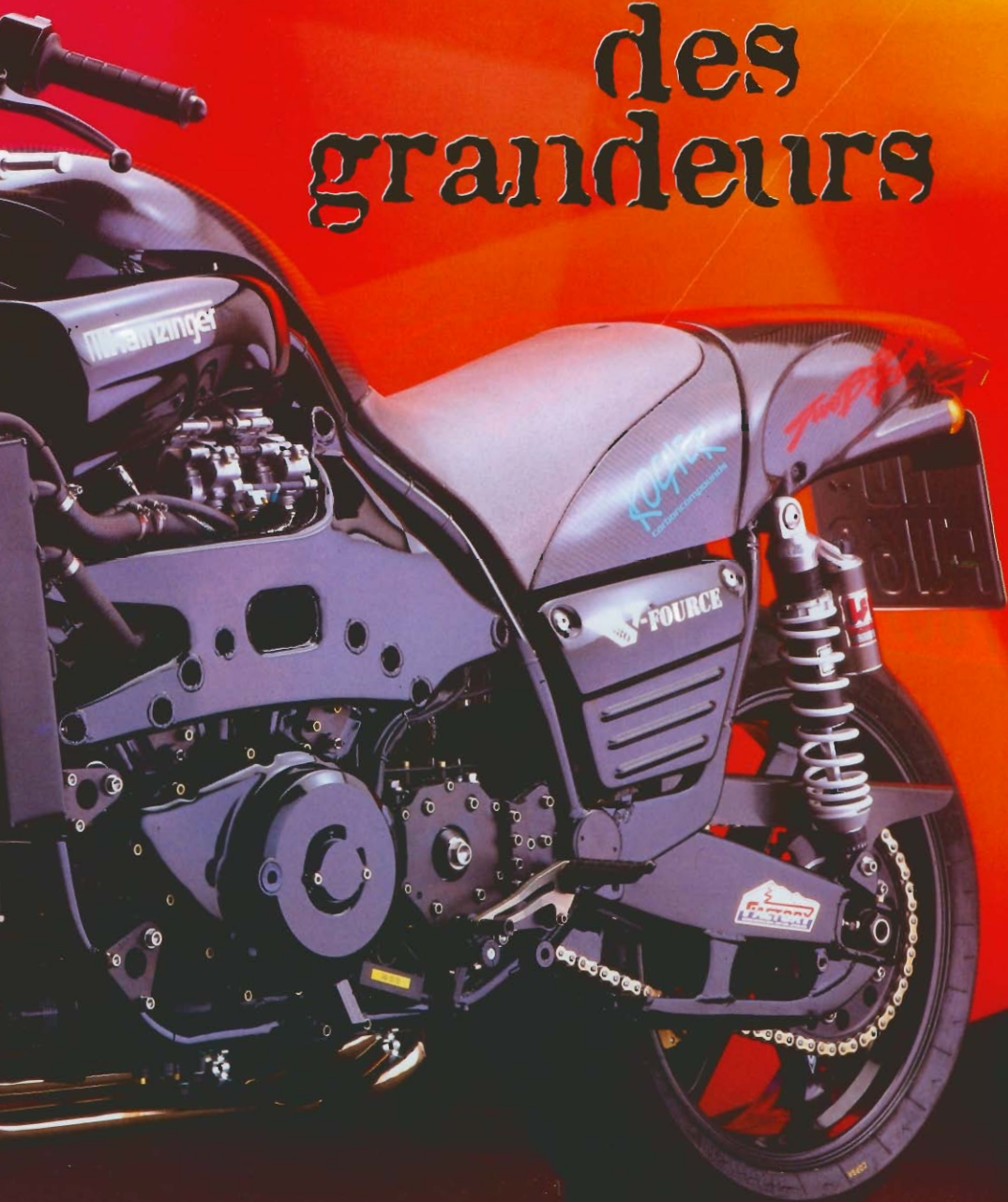


Récit peu ordinaire d'une Yamaha 1700 V-Max hyper sport mise à prix cinquante patates ! Black micmac...

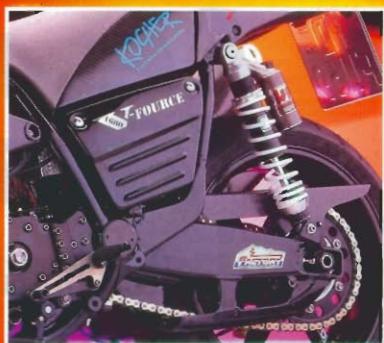
Cette black lady est l'œuvre d'Herbert Kainzinger, un top gun de l'affutage des machines de GP dont les motos ont amené Helmut Bradl à la troisième place du Championnat du Monde 125 en 91 et 92. Il s'est récemment installé dans un atelier spécialisé dans les préparations routières de tous les quatre pattes japonais... en ligne. C'est donc à contrecœur qu'il s'attaque à la V-Max d'un ami, dont l'autopsie lui fait découvrir l'énorme potentiel du moteur V4. C'est le déclic. Il achète une V-Max accidentée et façonne la grosse Bertha que voici, déployant les grands moyens pour en tirer la quintessence. Après avoir allégé les carter moteur, remis la boîte de vitesses à neuf et équilibré le vilebrequin d'origine, il extrait les chemises, usine le carter sur une profondeur de 64 mm et presse des cylindres alu traités au Nikasil qui sont directement baignés par le liquide de refroidissement. L'opération permet de pousser l'alésage à la cote démoniaque de 90 mm, portant la cylindrée à 1680 cc ! Des pistons forgés montés sur des bielles Pankl en titane offrent un rapport volumétrique de 13,6:1. Le remplissage des méga-cylindres est contrôlé par des arbres à cames dont la levée secrète dure néanmoins 260 degrés à l'admission et 248 degrés à l'échappement. Des soupapes en titane de 32,5 mm (à la minuscule queue de 5 mm) distribuent les gaz mélangés par des Keihin de 41 mm à guillotine alimentés en air par des prises d'air fonctionnelles. Le résultat est un couple phénoménal et une puissance de l'ordre de 240 chevaux à la roue arrière. Le système de refroidissement est inversé en forçant le liquide rafraîchi par le radiateur de BMW 528 modifié à passer dans les culasses en premier, ce qui améliore la densité de la charge gazeuse. Avec une telle cavalerie en son cœur, le cadre d'origine se tord de douleur et la transmission à cardan avoue ses limites. Herbert a donc remanié la partie cycle en commençant par le remplacement des silent-blocs de fixation moteur par des bagues, une paire de traverses en alu rigidifiant la liaison moteur-cadre. La transmission, désormais par chaîne, allège la moto et améliore l'efficacité de la suspension assurée



La folie des grandeurs



Les 192 kilos de métal
sculptés par Kainzinger
développent 240 chevaux.



*Fourche et amortisseurs
White Power, bras oscillant
raccourci et caissonné,
transmission par chaîne...*

par deux combinés White Power montés upside-down sur un bras oscillant caissonné raccourci de 51 mm. La tenue de route et la maniabilité sont optimisées via une colonne de direction modifiée pour offrir une chasse de 94 mm et un angle de 24 degrés et l'adoption d'une fourche inversée White Power. Rallongée, elle reçoit une roue PVM de 17 freinée par des étriers 6 pistons pinçant des disques de 322 mm. Grâce au nouvel empattement raccourci de 114 mm, la répartition des poids avant/arrière passe à 52/48 ce qui rapproche la V-Max d'une Superbike ! Et pour tra-

quer le poids, la boulonnerie est en titane, le cache-réservoir et la nouvelle boîte à air sont en carbone ainsi que le réservoir additionnel monté sous la selle et qui fait office de garde-boue. L'échappement en titane à double gun carbone complète le régime qui abaisse le poids à 192 kilos ! Faites le calcul : 240 chevaux/192 kilos = 1,25 cheval par kilo, soit l'équivalent d'une 500 de Grand Prix ! Mais si la technologie d'Herbert est accessible à tous, elle l'est au prix de 480 000 F. « Le plaisir de faire l'extérieur à une ZX-9R avec une V-Max n'a pas de prix ! » avoue-t-il.