

Honda VTR SP-1 QB Carbon

Par
Louis Maime
Photos
Sylvain Le Bellec

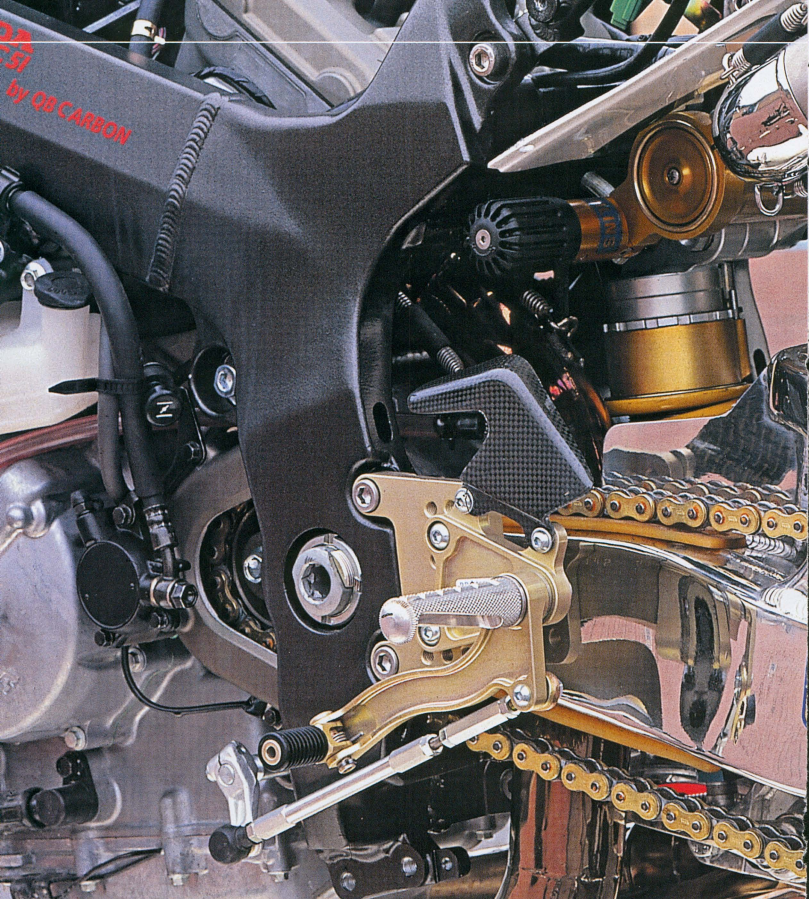


Fast et fastueuse

Colin Edwards on the road !

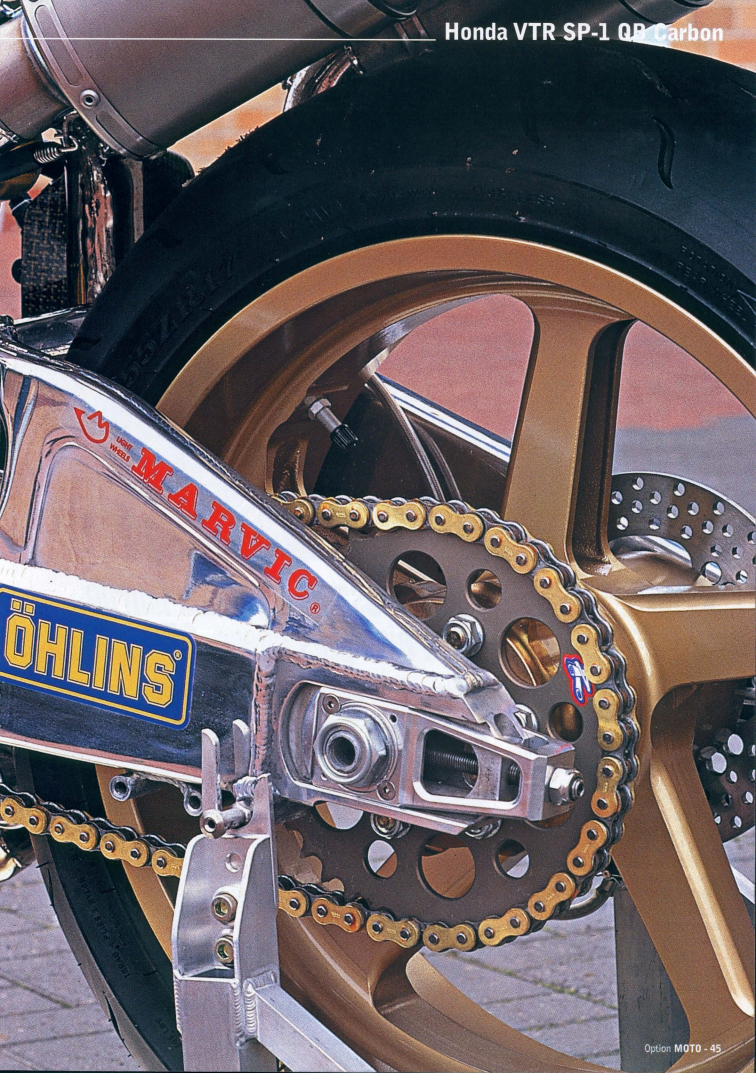


Une machine de ce calibre, aussi sophistiquée et performante, vous n'en rencontrerez pas à tous les coins de rues. Au pays de la reine, le racing tuning est roi. QB Carbon, orfèvre en la matière, nous le démontre avec majesté. Le joyau de la couronne en quelque sorte...



L'esprit QB Carbon ? Mettre sur la route des motos de course !

Un arrière-train à tomber à la renverse : bras oscillant (poli par QB) et tortueuse mais néanmoins hyper efficace ligne d'échappement HRC, amortisseur SBK Öhlins, jante Marvic et platines Pro-Mach pour un pilotage de haut vol. Quant à la finition, nous vous laissons juger par vous-même...





La déco Castrol et la peinture noire du cadre, ajoutées au polissage du bras oscillant offre à cette SP-1 un indéniable air "usine" qui nous a fait craquer. Le sticker "Texas Tornado" apposé sur la bulle est là pour rappeler que nous sommes bien face à une Colin Edwards réplia, des fois qu'on l'aurait oublié...

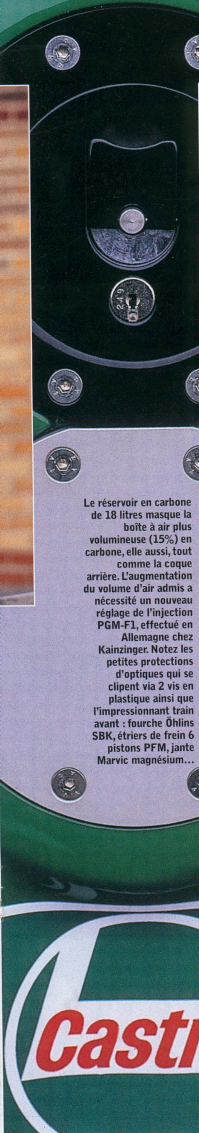
Il est presque midi à Cotgrave, à quelques kilomètres de Nottingham, au cœur de la campagne anglaise. John Merrill, le boss de QB Carbon Industries, descend au pas de gymnastique les escaliers de son bureau, un bol de corn flakes à la main. "C'est mon petit déjeuner" avoue-t-il un peu gêné. Non pas que l'homme soit un lève tard, bien au contraire. Il n'a pas eu le temps avant, tout simplement... entre le web, où les mails tombent comme la pluie, et la production qui emploie une dizaine de personnes, les salons et les courses, il est de tous les combats. Le fond de commerce de la maison (Poly Advisory Services Limited), ce sont les revêtements de piscines, mais la passion de John Merrill pour la moto lui a permis d'ajouter une corde à son arc : les accessoires en fibre de carbone. En la matière, QB Carbon fait ce qu'il y a de mieux. Du très haut de gamme, mêlant esthétique et performance comme le veut l'univers de la compétition, qui représente un tiers du chiffre d'affaire. Car c'est bien de cela qu'il s'agit. "Le concept principal de notre activité, c'est de mettre des motos de course sur la route. Des jouets pour les grands garçons qui veulent vivre leurs rêves" explique avec passion le boss. Et lorsqu'il parle de jouets, il ne fait pas dans la demi-mesure. R1, 900 CBR, 996 SP-1... mais ni CBR 1100 XX, ni

Plus puissante et moins lourde mais bien plus chère, 300 000 F !

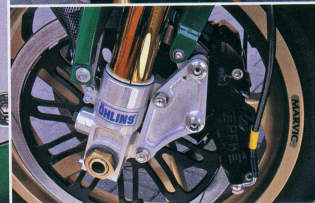


Gros plan sur le tunnel en fibre de carbone (plus volumineux de 15%) qui mène à la boîte à air. Les optiques proviennent d'une Honda 400 VFR.

1300 Hayabusa, on parle bien d'hypersport. Quelle plus belle démonstration de cet état d'esprit John pouvait-il faire que de nous livrer sa SP-1 en chair (très cher) et en os. Vu de loin (et même d'un peu plus près) on pourrait s'y méprendre. Une copie presque conforme de la machine SBK utilisée en Mondial par l'officiel Honda, l'ouragan texan, Colin Edwards. Autant mettre de suite les choses au point, QB carbon ce n'est pas le genre de bouclard à vous coller une peinture et deux ou trois bricoles inutiles pour faire illusion sur les salons. Non, pas le genre. Pour mener à bien ce racing tuning qui, laissons nous emporter par le rêve, roule chaque jour que Dieu fait, sur la route (c'est sûr, ça change de la Twingo) John a largement pioché dans le catalogue racing Honda, celui-là même où se servent les pilotes du Mondial Superbike. L'avantage, c'est de dénicher les pièces les plus performantes du Monde, réalisées avec un soin extrême et une efficacité certaine pour la Honda SP-1. L'inconvénient (le seul, à notre sens), et



Le réservoir en carbone de 18 litres masque la boîte à air plus volumineuse (15%) en carbone, elle aussi, tout comme la coque arrière. L'augmentation du volume d'air admis a nécessité un nouveau réglage de l'injection PGM-FI, effectué en Allemagne chez Kainzinger. Notez les petites protections d'optiques qui se clipent via 2 vis en plastique ainsi que l'impressionnant train avant : fourche Öhlins SBK, étriers de frein 6 pistons PFM, jante Marvic magnésium...



ce satané yen est là pour enfoncer le clou, c'est que la moindre babiole coûte une tonne. Des preuves ? 33 000 F le somptueux bras oscillant renforcé de partout et poli par QB, même tarif pour la ligne d'échappement au bout de laquelle débouchent les deux silencieux Promotive qui rivalisent d'audace et de beauté, voilà qui n'est pas à la portée de tous. Et il n'y a pas qu'au HRC que les prix flambent : près de 40 000 balles la fourche inversée, plus belle que belle, plus efficace qu'efficace, plus... j'en veux une, une brique pour l'amortisseur du même faiseur plus top niveau que top niveau et 12 000 balles pour les jantes Marvic en magnésium. Sur, John, il regarde pas à la dépense. Résultat : une partie cycle et une suspension de rêve (encore faut-il savoir la régler). Pour stopper la Castrol bike, un solide ensemble PFM (un sous-traitant d'AP Racing) qui signe disques et étriers à 6 pistons. C'est puissant (la R7 de David Jeffries, le vainqueur du TT en était équipé, référence !).

Un tuning racing à la hauteur d'une moto d'usine

Ce qu'il n'achète pas au prix fort, John le fait réaliser dans ses ateliers. On n'est jamais si bien servi... C'est le cas de l'ensemble des éléments d'habillage, du garde-boue avant à la coque en passant par le carénage. Notez qu'ici, il n'est pas en carbone, les QB boys n'ayant pas eu le temps de finir le boulot pour les photos. Qu'importe, vous imaginez le même en plus léger. Côté tarif, comptez env 7 000 F pour le réservoir de 18 litres, 2 700 F pour la coque, 1 400 F le garde-boue, 4 400 F la boîte à air... pas très cher, vu la qualité du matos. Bien évidemment, le look de cette Castrol bike ne vous aura pas échappé. Exit le carénage Honda et place à l'ensemble QB recevant 2 optiques de VFR 400 et un tunnel d'air plus volumineux débouchant dans une boîte, elle-même plus importante. Du coup, la cartographie et les réglages ont été revus par Kainzinger qui s'est aussi penché sur les arbres à cames, les soupapes... 140 ch, ça cause ! John aura investi plus de 300 000 F dans cette moto dont il se sépare pour moins que ça (voir fiche). Si vous rêviez d'une moto pour le moins exceptionnelle, prenez-la les yeux fermés, sinon, je la vole ! ●

HONDA VTR SP-1 QB CARBON

Moteur : full power, capacité du tunnel et de la boîte à air QB augmentée de 15%, ligne d'échappement "usine" (33 000 F), préparation Kainzinger. 140 ch.

Suspension : fourche et amortisseur Öhlins "usine" SBK (env 55 000 F l'ensemble). **Freinage :** disques et étriers de frein 6 pistons PFM et étrier 1 piston "usine" arrière. **Châssis :** bras oscillant "usine", jantes Marvic magnésium, platines Pro-Mach.

Habillage : carénage, réservoir de 18 l, coque, garde-boue avant... QB Carbon. **QB Carbon sur le Web :** www.qbcarbon.com. **Cette Honda SP-1 unique est à vendre :** 25 000 £ x 11 Francs = ?