



Yamaha R1 Kainzinger

Par
Nico Harcourt
Photos
Sylvain Le Belloc (Nikon)

L'avion de chasse !

La R1 d'Herbert Kainzinger est, à ce jour, la plus extrême que nous connaissons. Une débauche de technologie appliquée à l'essorage de gaz et la quête de performance. " Ô fête, ça vous dirait de l'essayer ", me demanda le boss. A votre avis ?

Un cas d'espèce

rare...





L'habillage complet QB Carbon en fibre de carbone, du réservoir de 21 litres au carénage (vu les 2 entrées d'air forcé) à la boîte à air en passant par les garde-boue, permet à la moto d'afficher un poids en ordre de marche (184 kg) inférieur de 7 kilos à celui de la R1 de série (avec 3 litres d'essence en plus !). Vous ne rêvez pas. Le moteur n'est pas en reste. Pour délivrer 11,2 mkg à 8 920 tr/mn et 165 ch à la roue (soit 177 ch au vilebrequin), il a subi un important travail : vilebrequin allégé, transferts d'huile revus, bielles en titane, pistons d'origine, modifiés et refroidis par projection d'huile, culasse travaillée, arbres à cames avec réglage de l'avance, disques d'embrayage en alu, carbus Keihin FCR de 41 avec 2 pompes de reprise, ligne Akrapovic avec embout titane, gros radiateur d'eau... Le passage des vitesses est, lui, confié à un shifter électrique Techtronic avec bouton poussoir, comme en drag. Voilà qui tient fort du culte de la performance !



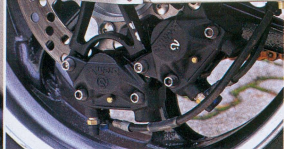


***165 chevaux à la roue pour 184 kilos en
ordre de bataille. La bombe volante !***

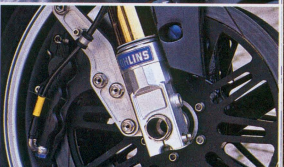
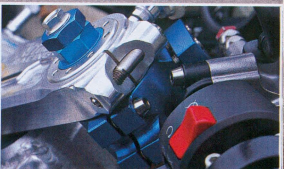
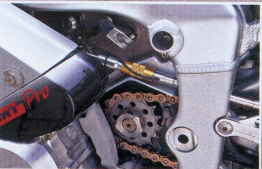
Kainzinger, "the tuning company", c'est en Allemagne. Un petit atelier où œuvre Herbert, l'homme par qui le scandale arrive. Quel scandale, me direz-vous ? Celui qui consiste à faire beaucoup mieux que Yamaha sur une machine déjà très largement affûtée à sa sortie d'usine. La R1 de Kainzinger, c'est un moteur dopé aux amphétamines qui délivre 177 chevaux au vilebrequin soit 165,4 chevaux à la roue pour une moto dont le poids en ordre de marche (forcée, hein) n'excède pas 184 kilos et ceci avec un réservoir (en carbone) de 21 litres au lieu des 18 litres de l'origine. Dans ce pays où la vitesse est libre, piloter la bombe nous est apparu, pauvres frenchieux que nous sommes, aussi fantasmagique que passer une nuit avec Laetitia Casta pour des ados (et même des adultes) découvrant les véritables plaisirs de la vie. Trêve de bavardage, attaquons illico par le berlingot. Pour mettre en zone rouge le banc Dynojet (le chef garde au chaud les feuilles de passage dans son bureau), Herbert a tapé un peu partout, soignant tout particulièrement la lubrification, histoire de ne pas prendre le moteur dans le groin : dans les conduits de culasse, au niveau du vilebrequin (allégé et équilibré), des pistons (refroidis par projection d'huile) ... remplaçant tout ce qui pouvait l'être : bielles titane (dont les 8 vis sont en acier contrairement à toutes les autres vis dotant la moto qui sont, elles, en titane !), disques d'embrayage en aluminium, arbres à cames hyper méchants comme des teignes ... rampe de carburateurs Keihin FCR 41 avec 2 pompes (en lieu et place des Mikuni de 40 mm) et très efficace ligne Akrapovic 4 en 2 en 1 avec un embout en titane. Un gros radiateur assure un refroidissement à la hauteur.

268 000 F de matériel haute performance !

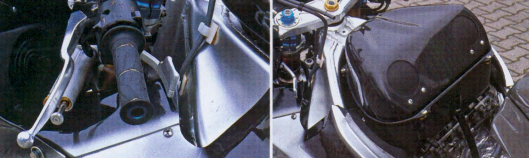
Il s'est lâché au niveau shopping, l'ami Herbert, franchissant la Manche pour dénicher chez ses amis britanniques de QB Carbon (dont la SP-1 fait la une de ce numéro d'Option Moto) les plus belles pièces en fibre de carbone qui soient. Le réservoir de 21 litres, nous l'avons dit, mais aussi la coque monoplace (mon Dieu, qu'elle est belle !) sur laquelle vous ne pourrez donc pas emmener Laetitia après votre nuit d'amour, vous êtes rudes les gars, les garde-boue dont l'avant est joliment ajouré d'un "R1" grillagé or, chic, n'est-ce pas, et le carénage qui se distingue très nettement de l'original par ses deux impressionnantes entrées d'air forcée, sorte de méga aspirateur à oxygène gavant goulument la big boîte à air, elle-même en fibre de carbone. Ce Ram Air System est le centre névralgique de cette usine à gaz. Un bouillonnant moteur ne suffit pas à faire péter un temps en toute quiétude sur l'Autobahn. Encore faut-il que la



**0 à 100 km/h en 3 secondes
et 10 secondes pour taper 250 !**



Yamaha R1 Kainzinger



Via une gâchette au guidon, un étrier Brembo 2 pistons agit en parallèle (ou pas) du frein à pied. De quoi "poser" la moto en courbe comme il se doit. Admirez aussi la boîte à air QB Carbon...



0 à 50 km/h en 1,4 s, 0 à 100 en 2,9 s très exactement, 0 à 150 en 4,8 s, 0 à 200 en 7,1 s et 0 à 250 km/h en 10 s. Voilà pour la R1 Kainzinger. Et vous

quel est votre temps ? Pour parvenir à ce résultat, Herbert a mis le paquet : visserie (et axes de roues) titane de partout, fourche Öhlins SBK et tés avec

excentriques pour une chasse variable de 28-35 mm, jantes PVM magnésium, freinage 6 pistons PFM... Il y en a quand même pour 268 000 F !

partie cycle soit au diapason, sans jeu de mot. Là encore, Herbert Kainzinger a royalement fait les choses : une fourche inversée Öhlins, dorée pour faire joli, efficace comme nulle autre et vendue à prix d'or. Du vrai matos de Superbike. La chasse de la moto varie (28-35 mm) grâce à des tés dotés d'excentriques, ceci bien entendu pour adapter la moto à votre autoroute (avec les hautes vitesses, elle devient de moins en moins droite) préférée. La suspension arrière est désormais assurée par un élément Technoflex, ajustable dans tous les sens et tout spécialement élaboré pour cette Yamaha R1 (beaucoup d'autres pièces ont, elles aussi, été conçues sur mesure). Les jantes sont désormais des modèles PVM 6 pouces racing en magnésium (3,50 et 5,50 par 17), de quoi loger du bon gommard bien collant, genre réglisse... hum, un régal ! Aller vite et droit est une chose, encore faut-il mettre un terme à la quête de vitesse. Deux étriers 6 pistons et des disques de 320 signés PFM (sous-traitant d'AP) ralentissent net le monstre. À l'arrière, une chose encore jamais vue dans les pages d'Option, deux étriers Brembo à double piston enserment le simple disque d'origine. Pour freiner de l'arrière, vous avez donc le choix. Vous appuyez sur la pédale de frein, classique, ou sur la gâchette en alu (voir la photo ci-dessus) située sur le bracelet gauche ou bien les deux à la fois, enterrant tous les énervés qui vous poursuivent. C'est Doohan qui va être jaloux ! Si freiner est, sur cette R1, un véritable bonheur, passer les vitesses à la volée et faire ouïner le moullif en est un autre. Grâce au shifter électrique Techtronics (une boîte anglaise), il suffit d'appuyer pour envoyer la purée. Le bon régime au bon moment, un truc infailible pour atomiser tout ce qui roule, d'autant, rappelons-le, que la cavalerie déboule façon Chevauchée Fantastique. Que dire de plus sur cette machine exceptionnelle : jetez un œil sur les photos et admirez les platines estampillées "Attack", ça ne s'invente pas, ainsi que la finition tout à fait exemplaire. La performance à toutoufioe un prix et celui-ci est élevé : 268 000 F, soit près de quatre fois le prix de la moto d'origine, voilà qui ne met pas ce tuning à la portée de tous. Le rêve n'en est que plus fort, la rareté d'une chose enrichissant l'imagerie qui l'accompagne. Allez, les gars, c'est décidé, je joue au Loto ! ●

YAMAHA YZF 1000 R1 HERBERT O. KAINZINGER

Moteur : pistons modifiés, bielles titane, vilebrequin allégé et équilibré, culasse travaillée, arbres à cames spéciaux, disques d'embrayage alu, carbus Kelhin FCR 41, ligne Akrapovic 4 en 2 en 1 avec embout titane, gros radiateur, 11,2 mkg à 8 920 tr/mn et 165,4 ch à la roue. **Châssis** : tes de fourche avec excentriques, fourche Öhlins SBK, amortisseur Technoflex, jantes PVM magnésium, empattement variable, freinage PFM 6 pistons avant et 2 étriers Brembo arrière. **Habillage** : tout carbone (réservoir, carénage... QB Carbon).

