

MOTO Journal

ESSAI

**BMW
K 1200 S**

167 ch - 248 kg
BMW se lâche !



**176 PAGES
DE BONHEUR
POUR L'ÉTÉ**



SPÉCIAL VACANCES



URBAN DÉLIRE
Un tour de Paris en trial



CHINESE FRAPPÉ
Un pilote anglais à Hong-Kong



AFRICAN QUEEN
Isa chez les Zoulous

motor
presse

T 02042 - 1626 - F 4,60 € - RD

Essai
MUSCLE

5 PRÉPARATIONS DU GP TUNER À HOCKENHAM



UN RANCH DE 84





A l'occasion d'une énorme réunion de préparateurs allemands, nous avons essayé cinq motos hors normes pour un total de 848 ch. Un déluge de puissance inconnu chez nous, mais qui n'a rien d'exceptionnel chez nos voisins teutons.

PAR ZEF ÉNAULT
PHOTOS MATHIAS LACOMBE



8 CHEVAUX!





SUZUKI GSX-R 750 SUZUKI PLUS

Une hérésie de préparer des motos presque trop performantes d'origine ? Nous autres Français serions tentés de répondre oui. De telles motos sont inutilisables et impossibles à vivre sur route (position, fiabilité, vol...). D'origine, ce n'est déjà pas évident pour tout le monde. En revanche, rouler sur piste avec ces monstres bourrés de bourrins permet de se rapprocher un peu plus du rêve, du mythe : le MotoGP. Un parallèle pas si farfelu au vu des chiffres annoncés (et vérifiés par le magazine *teuton PS*) par le préparateur allemand Herbert Kaimzinger concernant sa R1 archibootée. 182 kg tous pleins faits pour 201 ch mesurés à l'embrayage ! Si on est encore loin des 220 ch pour 145 kg de la RCV de Gibernau, on reste admiratif devant ces valeurs développées par une moto dérivée de la série. Le défi ? Maîtriser ces monstres qui nous renvoient au rodéo américain ou à la corrida espagnole. Vaincre pour dominer. Circuits et machines deviennent alors des défouloirs pour passionnés de belles mécaniques frustrés par les limitations de vitesse. Une démarche qui n'a rien de nouveau aux États-Unis, où chaque ville possède sa piste de runs et son circuit. Le tuning (dans son sens premier de préparation) fait également partie des habitudes

de nos voisins anglais et allemands. Ces derniers organisent même une réunion des plus belles préparations, le GP Tuner, où nous avons découvert les machines présentées dans ces pages.

À LA TRAÎNE

Il s'agit, chaque année, de rassembler les machines les plus performantes, les réalisations les plus abouties pour les tester sur piste et juger de leur efficacité. Les Allemands vont jusqu'à inviter des pilotes de pointe (Markus Barth et Andreas Meklau) afin d'établir le meilleur chrono. Un rendez-vous que les préparateurs ne rataient pour rien au monde : la piste de Hockenheim leur est ouverte pendant deux jours, plusieurs magazines européens sont conviés pour essayer leurs motos et ils profitent de l'occasion pour se rencontrer et échanger leurs expériences. Un peu comme la réunion annuelle des druides à laquelle se rend Panoramix... Et on y voit de tout, de la R1 précédemment citée à l'Africa Twin gonflée à 80 ch ! Certains teams du Superbike allemand se livrent aussi à l'exercice de la prépa, histoire de financer leur saison. Ainsi le team Suzuki Plus, auteur de la GSX-R 750 full carbone que nous avons essayée. Pas de doute, le mot tuning n'a

EN DÉTAIL



- **Puissance** 147 ch mesurés à l'embrayage
- **Poids** 177 kg tous pleins faits
- **Préparation** arbres à cames Yoshimura, boîtier d'injection Power Commander, ligne d'échappement titane, jantes et carénages carbone...



À L'ESSAI

La GSX-R 750 stock étonne par son équilibre et sa disponibilité moteur. Celle-ci transcende les qualités premières de la 750 en ajoutant un caractère qui fait peut-être défaut au modèle d'origine. Encore plus maniable, la Suzuki Plus permet des entrées en courbe à se faire peur et des sorties dantesques. Son mot d'ordre : l'efficacité au chrono. Sa prise en main reste aisée, son moteur plein, sa particule ultra saine, le tout à un niveau bien plus élevé que la 750 de route. Sur le rapide tracé de Hockenheim, la Suzuki Plus n'est qu'à 2,5 secondes du meilleur temps réalisé par la GSX-R 1000 TGP, qui développe 32 ch de plus.

GSX-R STREET-FIGHTER 200 CH POUR 168 KG

Elle lève en 5 !

Markus Barth, ex-pilote de GP, a les yeux exorbités : « C'est une moto de dingue. Elle lève en 5, à plus de 200 km/h ! » Les préparateurs allemands de Sport Evolution n'y sont en effet pas allés de main morte avec cette GSX-R 1000 modèle 2001. La cylindrée est passée de 987,6 cm³ d'origine à 999 cm³. Arbres à cames, culasse, chambres de combustion et tout ce qui pouvait l'être a été soigneusement poli. Le taux de compression a grimpé de 11 à 14 à 1. Résultat : la puissance atteint 200 ch à 12 100 tr/mn à l'embrayage et 191 ch à la roue arrière. Côté partie-cycle, les doux dingues ont viré tout ce qui pouvait l'être, hormis les deux conduits d'admission d'air désormais en carbone. La ligne d'échappement Akrapovic est entièrement en titane, et les jantes en magnésium. Cette street-fighter affiche 168 kg tous pleins faits. Une plume ! Je peux faire un tour, siouplait ? Oui ? Gaaaaz... ! La poignée de gaz a un tirage ultra-super-méga court et les vitesses sont inversées. Même pas peur, je pénètre dans l'arène (pas la reine) de Hockenheim. Oh putain, qu'est-ce que c'est que ce truc ? Il l'avait raison, le Fritz, ça lève en 5, à 8 500 tr/mn. Normal, car à ce régime, la GSX-R annonce 155 ch et 13 mkg de couple. En plus d'être agressive, cette meule de ouf se montre redoutable d'efficacité sur circuit. Bref, le must des street-fighters.

Michael Levivier



EN DÉTAIL



- Puissance 150 ch mesurés à l'embrayage
- Poids 188 kg tous pleins faits
- Préparation boîtier d'injection Ducati Corse (TPO), carénage full carbone, boîte à air en carbone, éléments internes du moteur allégés (vilebrequin, bielles, etc.)...



À L'ESSAI

Je n'avais jamais essayé de twin aussi rageur ! Allégé, doté d'un joint de culasse plus mince que l'origine afin d'augmenter la compression, gavé par une énorme boîte à air, le bicylindre italien prend des tours comme jamais (il rupte à 11 500 tr/mn) en conservant sa vigueur à mi-régimes. Du plaisir à l'état pur dont on peut profiter sans arrière-pensées, puisque cette 999 motrice parfaitement, à la différence du modèle d'origine. Tout fonctionne à merveille, les commandes sont douces, le moteur onctueux mais viril : une excellente prépa. Pas étonnant que la famille Ioannoni travaille directement avec la firme bolognaise dans le développement de ses modèles. Cette Ducati se vend 32 000 €...

DUCATI 999 RS IOANNONI



>> pas la même connotation outre-Rhin. Les motards français ont une tout autre perception de ce genre de pratique. Pour nous, tuning est synonyme de peinture criarde et de repose-pieds anodisés violet fluo. Ringarde pour certains, inutile et onéreuse pour d'autres, la préparation reste marginale dans l'Hexagone. « Les Allemands pratiquent la moto d'une manière tout à fait différente de la nôtre. Quand ils achètent une sportive, c'est souvent pour faire du circuit, ils ont en général une moto de route à côté. Ils sont prêts à mettre beaucoup d'argent dans une préparation moteur

et châssis, juste pour s'amuser. Chez eux, les radars automatiques existent depuis longtemps et ils sont très respectueux des limitations sur route. Ils ont en revanche su s'organiser pour créer des espaces où se défouler. Par exemple, tu peux rouler tous les jeudis sur le circuit de Hockenheim, même avec une bécane de route. Une ouverture à la moto que des circuits comme Le Mans ou Magny-Cours ignorent complètement », explique Eric Richard de RK Service, l'un des rares préparateurs français. Il note tout de même un regain d'intérêt pour les courses de dragster, un sport

EN DÉTAIL



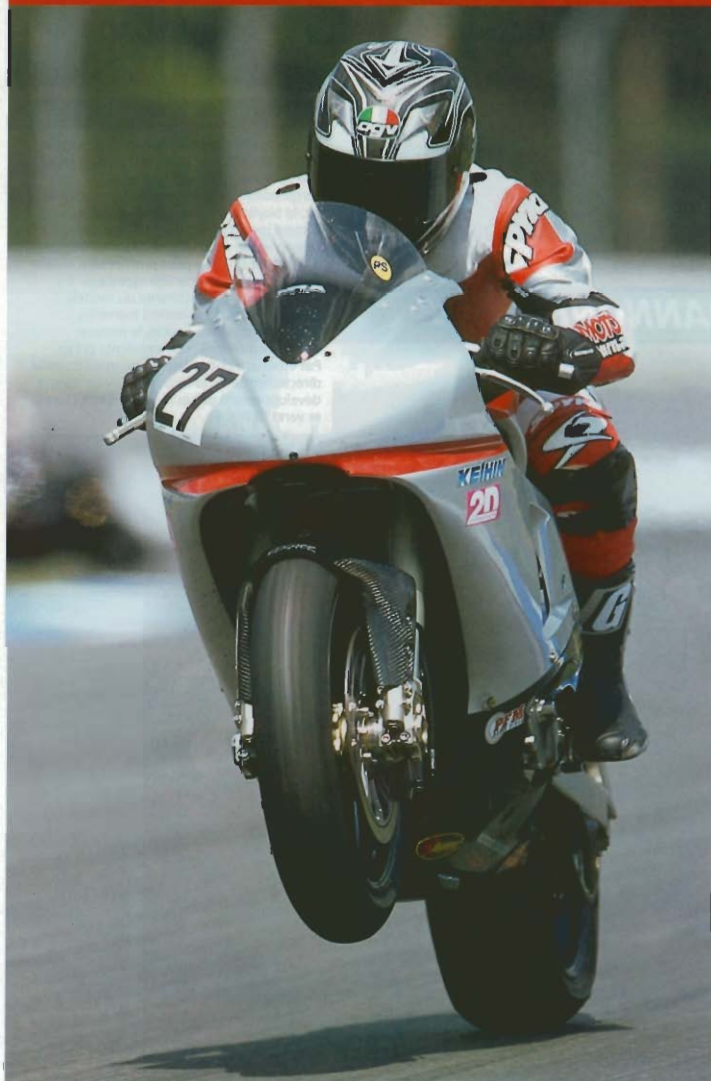
- Puissance 201 ch mesurés à l'embrayage
- Poids 182 kg tous pleins faits
- Préparation moteur porté à 1 080 cm³, jantes carbone, étriers de frein 6 pistons PFM, fourche WP ex-Superbike, épure de suspension arrière GMD...



À L'ESSAI

Un monstre ! La R1 Kainzinger est la moto la plus puissante de toutes celles réunies à Hockenheim. Elle n'a bien sûr plus rien à voir avec ce qu'elle fut lors de sa sortie d'usine en 1998. La valeur de couple maximale (12,6 mkg) est atteinte dès 7 500 tr/min, soit à peu près le régime auquel on ressort généralement des virages. Difficile de tenir la roue avant au sol jusqu'en quatrième ! Quand on y parvient, il faut ensuite se concentrer sur la motricité. La puissance a en effet du mal à passer au sol. Au bout de cinq tours, on a l'impression d'avoir fait un relais d'une heure au guidon de cette moto de cinglé !

YAMAHA R1 MOD 98 KAINZINGER



CIRCUIT DE HOCKENHEIM

300 sur l'angle

Hockenheim, le freinage d'outre-tombe de Schwantz sur Rainey à l'entrée du stadium, et les acclamations du public en délire. Justement, le stadium, cette fois vide et pourtant impressionnant. Un virage à droite serré mais rapide plonge entre des tribunes dignes d'un stade de foot. Le bruit des motos résonne et s'amplifie. L'autre temps fort de Hockenheim, c'est cette grande parabolique à gauche qui se prend fond de six. Après un pif-paf en deux, je monte rapidement la trois pour souder en grand au guidon d'une ZX-12R de 192 ch (à l'embrayage). Quatre, Zef, qui est sorti plus fort que moi du pif-paf, me déboîte sur la R1 Kainzinger. Cinq, six, je m'accroche. Zef est obligé de sortir un peu le genou pour maintenir la R1 sur la trajectoire. Je jette un œil au compteur, 280, 290, 300, l'aiguille grimpe encore un poil. Le vibreur défile à côté de moi. Putain, que c'est bon, à 300 sur l'angle avec son poste juste devant !

ML



SUZUKI GSX-R 1000 TGP

>>> qu'il pratique depuis quelques années. « Elles permettent de tester et de faire évoluer différentes solutions techniques. » Eric reste toutefois pessimiste et avoue travailler essentiellement sur l'esthétique, à la demande de ses clients. La culture et le mode de fonctionnement des institutions françaises ne favorisent

guère les élucubrations mécaniques. Les Etats-Unis font a contrario figure de modèle : il est possible de rouler en dragster sur la route, pour peu que l'on respecte scrupuleusement les limitations de vitesse. D'autant qu'il n'existe pas de législation sur le bruit chez les Américains. Sans atteindre ce niveau de tolérance, Anglais >>>

EN DÉTAIL



- **Puissance** 179 ch mesurés à l'embrayage
- **Poids** 185 kg tous pleins faits
- **Préparation** boîtier d'injection Power Commander, jantes carbone, frein avant céramique-carbone, carénage carbone (voir ci-dessous)



À L'ESSAI

Le gros intérêt de cette moto réside dans ses disques céramique-carbone, censés arriver en MotoGP l'an prochain sur les Ducadi. Selon son concepteur, Thomas Nitzel, « ils chauffent plus vite que les disques carbone et pourront donc être utilisés sous la pluie ». Thomas avance des chiffres étonnants, puisque un élément pèserait 600 g contre 700 pour un disque carbone et 1,5 kg pour un disque en fonte. Le tout concerne des masses non suspendues qui, ainsi diminuées, favorisent grandement la maniabilité. Quant aux étriers Sicom (marque slovène), il annonce un poids record de 600 g pour un élément radial !



GUZZILLA 143 CH POUR 187 KG

Le monstre de Mandelo del Deutschland

Ciao la silhouette à l'italienne, les Allemands de Dynotec ont craqué pour un look de dynosaure. De la Guzzi née à Mandelo del Lario, il ne reste que le gros bicylindre en V à quatre soupapes porté à 1 288 cm³ (100 x 82 mm). Depuis 1992, Jens Hoffman peaufine son monstre. Châssis et transmission sont maison. Pour le moteur, la recette de la performance réside notamment dans l'admission d'air forcée. D'où cette tronche barbare avec les deux gros conduits d'air qui encadrent les guidons bracelets. L'énorme boîte à air de 17 l (5 normalement) occupe la moitié du réservoir et l'ensemble de la selle autoporteuse. En carbone (comme le réservoir et la tête de fourche), elle ne pèse que 2,3 kg. Sur la piste, la Guzzilla se révèle d'un bloc, rigide, un poil rêche. La Guzzilla n'aime pas les papouilles. Il faut lui rentrer dedans pour lui faire cracher ses 143 ch à 8 400 tr/min. Le monstre s'amadoue alors avec la vitesse. La plage d'utilisation est courte. Il ne faut pas descendre sous les 5 000 tr/min. A 6 700 tr/min, la Guzz' Dynotec crache plus de 13 mkg. Sortie d'épingle, le monstre se dresse en deux. Trois, quatre, il plonge avec sérénité dans un grand droite qui se prend à toc. La Guzzilla offre la stabilité propre aux Guzzi, mais profite de ses 187 kg tous pleins fait pour y ajouter de la vivacité. Reste néanmoins un pilotage viril et diablement envoûtant. Une fois essayée, on lui trouverait presque une bonne bouille, à la Guzzilla. ML



Le magazine allemand *PS* avait réuni vingt-trois motos préparées, de la Husqvarna Nox équipée de jantes carbone à la R1 Kaizinger, la plus puissante du lot, en passant par une Africa Twin boostée à 80 ch (n° 4, à droite)...

>> et Allemands se montrent toutefois plus pragmatiques que nous face aux passionnés de mécaniques. « La législation allemande est plus cohérente que la nôtre, remarque Franck Nourry, boss de Thorn Bikes et préparateur reconnu dans l'Hexagone. Prends le bridage à 100 ch. Là-bas, rien ne t'empêche de rouler en full, mais tu dois le déclarer à l'assurance. Du coup, tu paies le double par rapport à un mec qui a préféré rester bridé. Autre exemple : en France, pour homologuer une pièce, il te faut des mois et un paquet de paperasses. En Allemagne, il te suffit d'une demi-heure pour

obtenir l'agrément du TÜV (l'organisme d'homologation correspondant à l'Association française de normalisation qui délivre le label NF). Il existe des bureaux du TÜV dans toutes les villes, leur décentralisation est beaucoup plus efficace que la nôtre. » La clientèle de Franck ? De purs passionnés, de plus de 35 ans et pas toujours fortunés. « Il y a peu de temps, un client est venu avec sa Bimota. Il m'a demandé une prépa très spécifique, je lui ai présenté un devis d'environ 23 000 €. Il m'a répondu qu'il allait prendre un crédit... » L'avenir selon Franck ? « Je ne crois pas trop au développement de la prépa en France. Le règlement des compétitions françaises ne le favorise déjà pas. Même en Superproduction, le moteur doit rester d'origine et c'est la catégorie dite la plus relevée. Difficile de prouver notre savoir-faire dans ces conditions. C'est pourquoi 40 % de ma clientèle vient de Belgique, Hollande et Allemagne. »

EN DÉTAIL



- Puissance 171 ch mesurés à l'embrayage
- Poids 185 kg tous pleins faits
- Préparation suspensions WP, anti-dribble sur la roue arrière, métrologie moteur...



À L'ESSAI

Etonnant comme les motos de course allemandes sont mieux préparées que leurs homologues françaises... Les règlements de nos courses autorisent peu de modifs. Cette R1 engagée dans l'équivalent de notre Promosport dispose d'un anti-dribble et d'une prépa châssis qui lui permet de n'afficher que 185 kg sur la balance. Les bracelets sont soudés au dessus du té de fourche et la position rappelle pratiquement celle d'un supermot, chose assez inhabituelle pour une sportive. « Cela me permet d'arriver en glisse de l'arrière en entrée de courbe », explique Vinz, pilote de cette Yam. Grâce à l'anti-dribble, il peut descendre trois rapports avant le virage et lâcher brutalement l'embrayage sans que cela ne nuise à la motricité.

YAMAHA R1 BIKE PROMOTION

