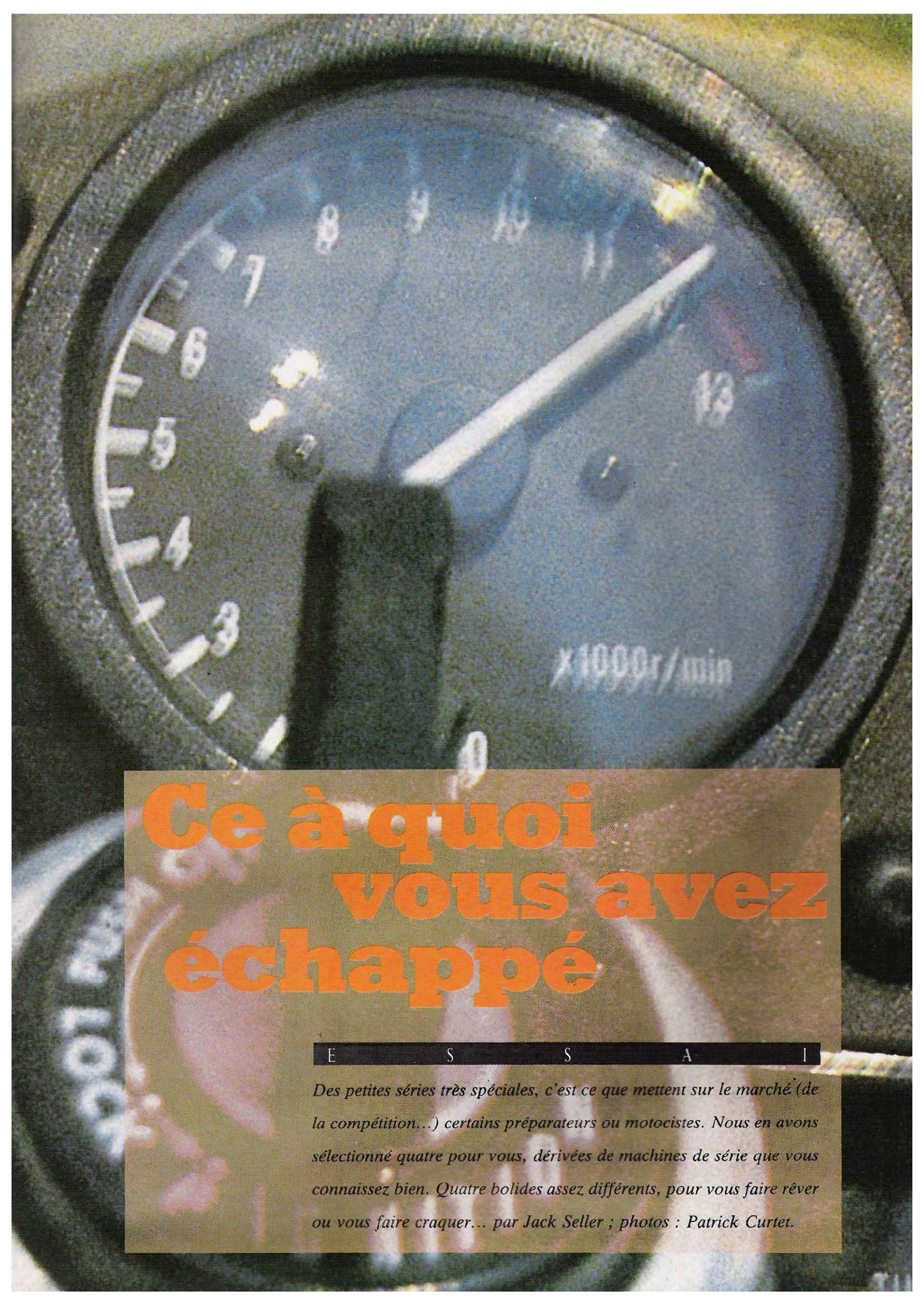


Quatre spéciales au top

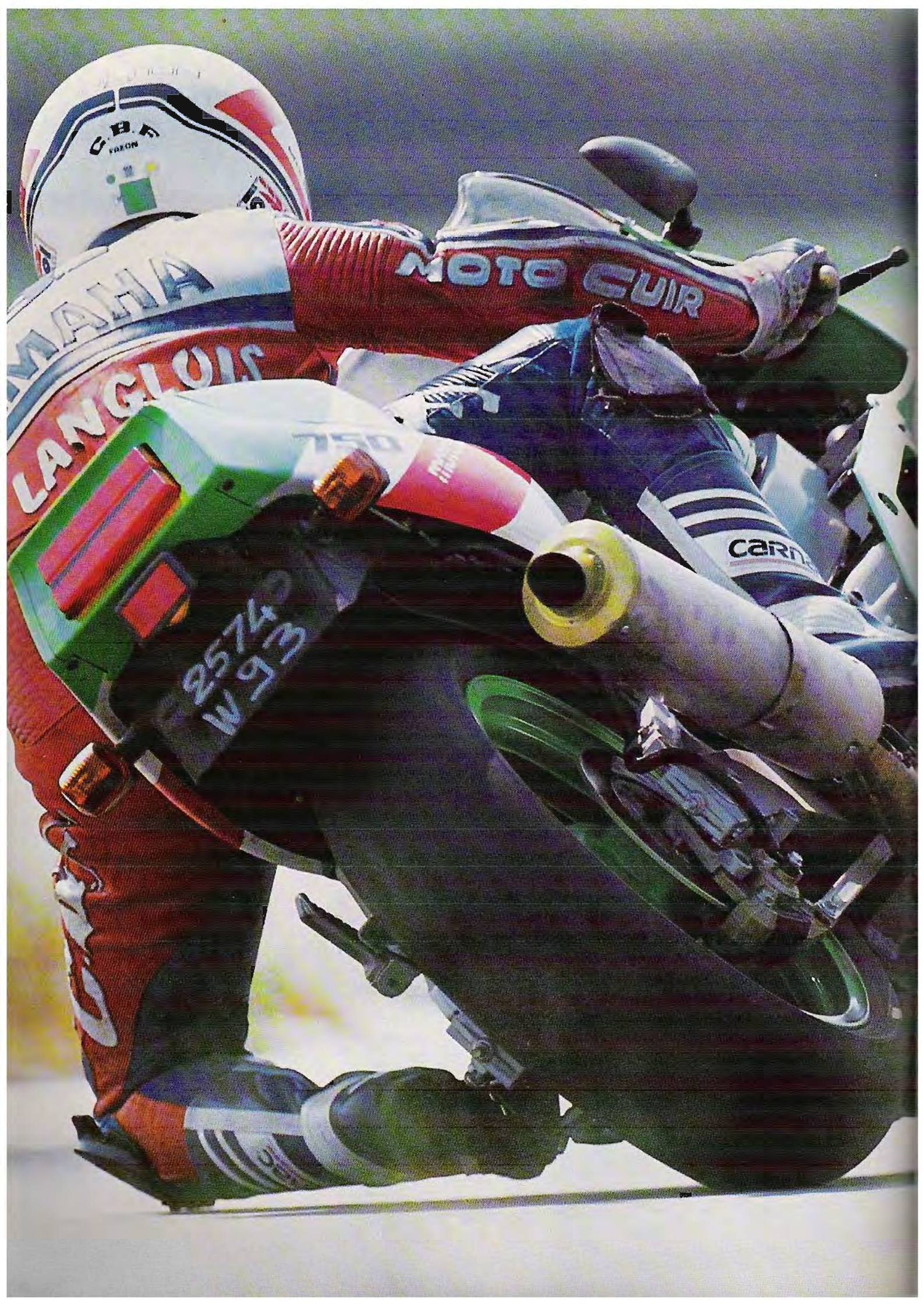




Ce à quoi vous avez échappé

E S S A I

Des petites séries très spéciales, c'est ce que mettent sur le marché (de la compétition...) certains préparateurs ou motocistes. Nous en avons sélectionné quatre pour vous, dérivées de machines de série que vous connaissez bien. Quatre bolides assez différents, pour vous faire rêver ou vous faire craquer... par Jack Seller ; photos : Patrick Curtet.



★ Place au rêve dans ce beau numéro, avec quatre engins un peu spéciaux tout juste conçus pour vous énerver un peu. Et pourquoi pas, capables de délier les lacets de votre bourse, cet échantillon de préparations partant de l'abordable pour aller flirter avec le déraisonnable. Voilà peut-être, en tout cas, matière à vous faire faire des plans pour la rentrée.

Le créneau ? Power, bien sûr ! Pour tous ceux qui rêvent de booster leur 1000 ou leur 750 et d'aller savourer le résultat sur un circuit, avec une astérisque, comme il se doit ! En tout cas, c'est vivement recommandé par les temps qui courent, d'autant que ces machines-là ne sont pas spécialement discrètes, côté échappement. On aurait pu titrer l'échappée belle ; mais nous nous ferions taxer de provocateurs, une fois de plus.

Pour en revenir à nos moutons de race, nous avons cherché et trouvé sans peine dans le segment des super-sport. En écartant la Yamaha OWO1 à la diffusion trop restreinte, nous avons retenu quatre préparations sur base de machines grand public. Oui, la Honda RC 30 peut s'y inscrire : 400 machines sur le marché et de toute manière, c'est la seule dans la gamme Honda à posséder dès le départ des dispositions pour la compétition ou un usage très spécialisé. A priori, une 1000 CBR se prêtera moins au jeu. Même chose pour la Tomcat chez Kawasaki, trop pataude pour servir de base à une machine vraiment excitante. La Stinger même si elle ne fait que 750 cm³, nous paraît plus délurée. Chez Suzuki, on pouvait justement hésiter entre une GSX-R 750 et une GSX-R 1100. La 1100 étant ciblée hyper sport, et de surcroît, c'est la nouveauté de l'année (elle fait du reste un véritable carton), il nous a semblé opportun de la convier à cette petite party. Enfin, chez Yamaha, à part l'OWO1 qui se suffit déjà à elle-même en configuration d'origine, il ne restait plus qu'à lancer un préparateur sur la FZR 1000 Exup. Ce qui fut prestement fait.

Au final, comme vous pouvez le voir, quatre superbes machines, très différentes selon leurs concepteurs (ou arrangeurs ; le terme est parfois plus approprié), que vous pouvez commander (sauf la Stinger) en version préparée, ou en version conforme à la législation, si vous désirez simplement rouler sur un engin un peu spécial à la présentation plus flatteuse.

Pour notre part, nous avons essayé les versions les plus excitantes car comme chacun sait : là où il y a d'la gêne, pas de plaisir !

Chacun sa recette Commençons par la FZR : Open Bike concessionnaire... Yam à Vitry, a baptisé sa spéciale « Carrera ». Elle fait suite à une série de « Signature » que vous nous avions présentée il y a deux ans (sur base FZR 1000 premier modèle). Avec cette FZR, le but d'OB était de proposer une machine accessible sur laquelle certaines petites lacunes esthétiques sont améliorées. OB a en quelque sorte rhabillé la FZR Exup. En ce qui



● En plus du silencieux maison, Motoscopy effectue une imposante modification sur le collecteur lui-même.

concerne le moteur, Didier Hamdi, le boss, ne tire aucune fierté du travail réalisé, puisqu'il suffit de « débrider » dans les règles. Avec un bon pot, une bonne carbu et une opération sur le boîtier d'allumage, cela donne les résultats que vous verrez. Non, Open Bike s'est plutôt intéressé à la robe, afin de modifier, substantiellement et en qualité, la présentation de la FZR par quelques subtiles touches maison, de ci-de là. Notez bien par exemple les flancs : ils habitent au plus près le cadre et suppriment le fameux et disgracieux trou, de profil, sous le réservoir. Cela donne une impression de fini supplémentaire, d'autant que le choix des coloris renforce la classe naturelle de cette imposante machine. Imposante, justement, la Carrera ne l'est plus. Elle paraît plus fine que la FZR standard, grâce à l'emploi de minuscules clignotants à l'avant et d'optiques « flat ». Cette astuce permet de retrouver un avant moins moderne, peut-être, mais qui choque moins aussi. Excepté un échappe-



● La Stinger préparée par Motoscopy. Le concessionnaire s'est attaqué au moteur, obtenant un tempérament plus musclé. Possibilité de déco à la carte en option, mais il est vrai que sa robe d'origine convient parfaitement à l'esprit de la machine. Puissance estimée à 110/115 ch pour un poids identique.

ment et cette déco spéciale, c'est tout ce qui singularise cette Carrera FZR. Ah si, une plaque en laiton signalétique (numérotée), également. Reconnaissez qu'avec une savante économie de moyens, la Carrera se démarque malgré tout nettement d'une FZR de base. Là où ça devient carrément attractif, c'est qu'il n'en coûte que 69 700 F pour la machine complète, débridage compris. Soit seulement 7 700 F de plus que le tarif Yam. Tout est facturé prix coûtant si vous achetez une FZR Exup chez Open Bike. Maintenant, ceux qui l'ont déjà peuvent aussi commander la selle à part, par exemple, au prix « fort ».

Démarche opposée chez Formula qui a choisi pour sa GSX-R une préparation hard, corsée. Là, presque tous les ingrédients qui font une moto de Produc' sont rassemblés. Brembo flottants à l'avant Ø



● **Bien plus esthétique, cot embout Gontier Racing, comparé à l'énorme et lourd pot d'origine. La Carrera y gagne énormément en finesse.**

320 mm, pneus slicks (retailés), bras oscillant renforcé, roues Marvic, amortisseur Ohlins, selle monoplace, carénage allégé, durits aviation, quatre en un maison, peinture, et gros travail sur le moteur. En plus des arbres à cames et de la culasse préparée, Formula installe une rampe de carbus racing, des ressorts de soupapes racing avec coupelles en titane et des ressorts d'embrayage adaptés. Notre moto d'essai était en outre équipée d'une option à 1 200 F : un carénage surbaissé et des guidons bracelets placés sous le té supérieur. Ça nous met le monstre à presque 95 000 F, ce qui est encore alléchant compte tenu des performances. Le résultat, une machine brute, sans concessions, qui s'adresse aux amateurs d'« extrême ».

Winners, concessionnaire Honda à Bezons,

Avec 135 ch, ● la 1000 FZR Exup devient carrément intéressante. Mais ceci est réservé aux pratiquants de la piste ; les autres devront se rabattre sur la magnifique déco. Par quelques tours habiles, Open Bike a transformé la 1000 FZR. De patoûde, elle est devenue gracieuse...



a joué à fond la carte de l'image course. Robe de chez Rothmans, grand couturier de la moto comme vous le savez, échappement Devil endurance et travail moteur. Il s'agit du kit 125 ch (le premier kit de base), mais au lieu du pot HRC, la WRC 30 récupère un pot Devil. C'est beaucoup moins cher ! Ce kit comprend une boîte à air (1 212 F) et le kit carburation à 2 370 F. Cela s'élève à 9 580 F pour la seule préparation mécanique de notre moto d'essai. Donc une machine très chère à l'achat, faute au prix de base déjà élevé ; mais l'amateur de répliques fidèles en a certainement pour son argent. Et avec ça, elle est magnifique. Les performances déjà excellentes de série sont à la hausse, comme on pouvait s'y attendre. Avec cette WCR 30 un peu spéciale, le circuit vous tend les tentacules.

Motoscopy a opté pour la carte de la simplicité et de la discrétion. Un échappement maison, c'est tout ce qui distingue la Stinger standard de la ZXR-Motoscopy. Le plaisir masqué en quelque sorte. Comme Open Bike, Motoscopy a plus particulièrement répondu à sa propre clientèle et donc abouti à une machine abordable. Seule une petite préparation moteur fera la différence. Quant à l'échappement, ils auraient pu s'en passer car, esthétiquement du moins, il n'apporte rien. La modif' sur le collecteur lui-même est sûrement plus intéressante. Pour ceux qui aimeraient un peu plus d'originalité, là aussi il y a possibilité de commander une peinture personnalisée.

Les tendances se dessinent : un haut de gamme économique chez Open Bike, un pur concentré de puissance sans concessions chez Formula (le seul véritable préparateur de la bande), un haut de gamme « toutes options » chez Winners (qui propose aussi une large gamme sur base VFR et CBR, à des prix plus étudiés), et enfin une petite méchante à prix serré chez Motoscopy.

Plus les mêmes Le chèque était signé (crédit total en ce qui nous concerne...), il suffit de mettre du coco, et du gaz ! Et de mesurer comment se comportent ces félins du bitume aux griffes affûtées. Allons de la plus facile à la plus redoutable. La plus douce, c'est la Yamaha Carrera. Certes, on dispose d'un wagon de chevaux supplémentaires, mais à la conduite, ils ne posent aucun problème. Il y a beaucoup





P E R F O R M A N C E S				
	WRC 30 Winners	Stinger Motocopy	GSX-R Formula	FZR Carrera
Vitesse maxi				
Assis (km/h)...	130	130	130	130
Compteur/régime...	à gauche 259,9	à gauche 243,6	à gauche 272,5	à gauche 264,9
Couché (km/h)	270/12 700	255/11 800	295/11 400	-/11 600
Compteur/régime				
Accélérations				
400 m DA	11"45	10"82	9"60	10"65
Moto stock	11"19	11"24	11"03	10"99
Reprises de 80 à 120 km/h				
En 4"	-	-	3"64	3"78
En 5"	5"30	4"41	4"53	4"20
En 6"	5"81	5"66	-	-

Conditions : beau temps 25°, très léger vent, pilote : 75 kg ; maxis = moy. 2 sens 1 km lancé ; toutes mesures réservoirs pleins.

Performances

Pas question de comparer ces chiffres entre eux, puisque les investissements au niveau des préparations mécaniques sont très disparates d'un préparateur à l'autre. Quelques remarques néanmoins. C'est la première fois que nous chronométrons une moto, préparée ou non, en dessous de la barre des dix secondes aux 400 m d.a. Et ce n'est toujours pas une véritable machine de compétition, bien que l'expérience du préparateur Pascal Schütz (un titre de champion de France de Production en 87 avec Vieira) l'ait naturellement orienté vers une préparation « type » production. La Suzuki Formula reste une moto très proche de la GSX-R 1100 de série malgré tout.

Les performances de la Yam Open Bike s'avèrent très intéressantes compte tenu du prix de cette série spéciale. Avec une RC 30 comme modèle de base, il n'est pas possible d'obtenir un rapport si avantageux. Mais Winners a joué le jeu et obtenu 260 km/h de sa WRC 30, ce qui met cette vraie machine de piste au niveau de sa redoutable concurrente, la Yamaha OW01. Pour un niveau de prix voisin et dans l'optique d'un usage circuit, le choix peut paraître coriace. Quant à la Stinger Motocopy, la progression de ses performances est très honnête ; là encore compte tenu du prix de la machine.

de couple en bas, un léger creux entre 6 500 et 9 000 tr/mn et une arrivée progressive de la cavalerie au-dessus. Comme OB s'est aussi occupé du boîtier d'allumage, le moteur FZR prend allègrement 12 300 tr/mn sans faiblir sur les intermédiaires (notez que sur certaines motos du commerce, il suffit de débrancher un fil pour supprimer la fameuse coupure à l'allumage qui empêche d'exploiter pleinement la mécanique ; mais chut !). Vous vous doutez bien que les sensations sont bien différentes entre une Carrera et une FZR stock. Le moteur a retrouvé sa belle santé et vous communique instantanément sa joie de vivre. Ce n'est pas tant le gain en pointe qui est appréciable, mais plutôt les sensations à l'accélération. La cavalerie, ça a du bon, bordel ! Mais la grande qualité de la Carrera, c'est de rester douce et exploitable, accessible quasiment à tous sur le plan du pilotage. Maintenant, si vous désirez l'emmener dans ses derniers retranchements, il faudra impérativement vous offrir des gomme plus performantes ; sur circuit, on arrive vite à la limite des pneus de série.

La Kawa Motocopy est à peine plus délicate. En fait, elle est restée très proche de la Stinger de base. Un peu plus de bruit, de vibrations (au sens propre), de puissance et de sensations, voici le cocktail proposé par le concessionnaire est-parisien. Avec les pneus Michelin radiaux TX 11 - TX 23 montés sur notre machine d'essai, pas de faille : on peut attaquer vraiment fort sur circuit. Maintenant, la Stinger reste ce qu'elle est, c'est-à-dire une machine très dure en suspensions (si vous voulez qu'elle tienne la route). Pour aller tirer un boulet de temps à autre, ce n'est pas gênant, mais au quotidien, bonjour les douleurs. D'ailleurs il est fréquent de s'écraser les... euh... noix sur le réservoir ! Motocopy a bien installé une petite mousse de protection symbolique, mais rien n'y fait. La Stinger est une moto « physique » ; il n'est donc pas question de songer à faire la sieste en la pilotant. A part ça, le travail réalisé sur le moteur se ressent lors des accélérations, justifiant les 5 000 F que

● **Admirez l'attaque du pilote, Bruno Langlois. Faut dire qu'avec la Honda Winners, sur circuit, il a l'arme. Trop bien, cette pistarde.**



coûte la préparation. Mais n'aurait-il pas mieux valu en priorité améliorer la partie-cycle, finalement (notamment du côté de l'amortisseur ?).

La WRC 30 Winners s'avère tout de suite bien plus exclusive. Le bruit est rauque, méchant. Les suspensions sont tarées plus ferme que l'origine. La poussée est sympathique, mais pas impressionnante. Cette moto semble délivrer un peu moins de puissance qu'une OWO1, par exemple. Mais avec le V4, attention : sensations trompeuses ! On n'a jamais l'impression d'attaquer et, pourtant, on se déplace extrêmement rapidement, avec une facilité déconcertante. C'est un instrument de pilotage plutôt que de sensations ; c'est l'outil de ceux qui aiment se faire plaisir sur le fil des trajectoires et qui privilégient surtout l'efficacité. De ce côté là il n'y a rien à redire : la WRC 30 est très



● Grosse préparation sur la GSX-R Formula et matériel spécialisé, comme l'indique la présence d'une rampe Mikuni racing Ø 38.

à l'aise sur circuit, bien chaussée pour la circonstance en Dunlop Sportmax (utilisés en Promosport). Ses seuls défauts : un démarrage laborieux en première et un soufflé d'air brûlant au niveau de la cuisse droite (même en cuir, c'est trop !).

Enfin, pour celui qui veut des sensations, il y a la Suzuki Formula. Triple avertissement, tout de suite : c'est une moto d'homme ! À ne pas mettre entre toutes les mains. Autant les deux 750 sont des jouets, autant la grosse Suz 1100 s'apparente à l'artillerie lourde. Vraiment très, très difficile à exploiter, la Formula. Déjà, en 100 ch, le moteur GSX-R est exceptionnel de caractère. En version libre, vous pensez bien que ça ne lui enlève rien... Alors en version préparée, entraînez-vous, car vous allez en encaisser, du G positif ! Cette machine est dure, de partout. Depuis les suspensions réglées fermes (mais avec un Ohlins, ce n'est plus un problème car la latitude de réglages et

À voir, affaire

La GSX-R Formula de l'essai est à vendre au prix de 70 000 F. Appelez Pascal Schiltz au 87.67.95.93. D'autre part, nous remercions les magasins Cecol, leader de l'équipement véliplanchiste en Ile de France, d'avoir habillé Isabelle. Leurs coordonnées : (1) 30.95.30.00.

le sérieux de l'amortisseur permettent d'affiner tout ça selon ses préférences) jusqu'à la poignée de gaz (rampe racing oblige), la grosse Suz passerait plutôt pour un taureau de rodéo. A l'arrêt, lors des manœuvres, les mains ne passent même pas au niveau du carénage. Il faut lâcher le guidon pour le braquer à fond ; intéressant ! Si vous voulez mon avis, l'option guidon en bas ne s'impose pas vraiment.

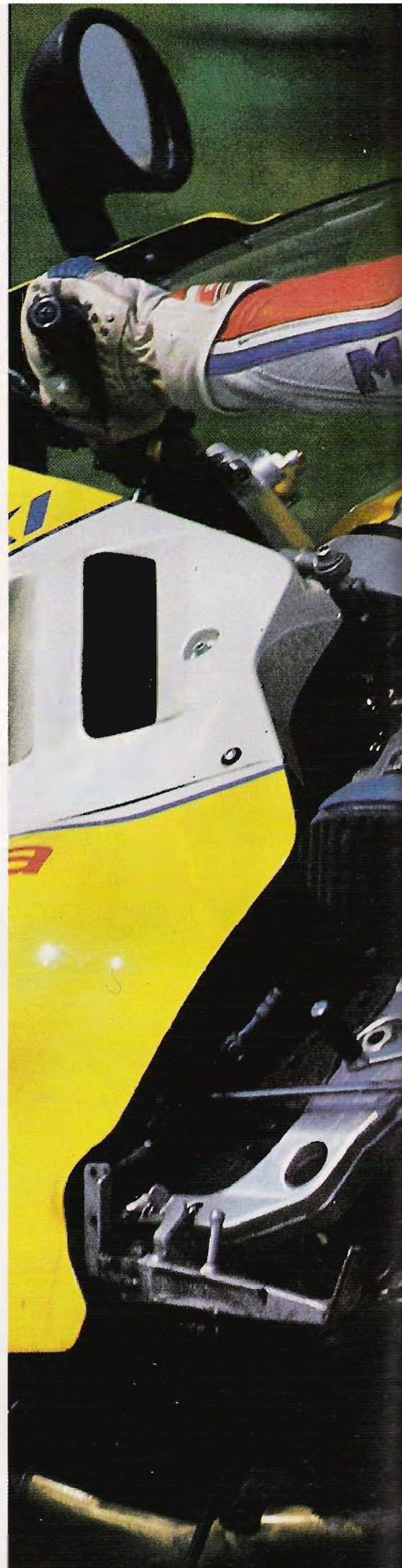
Mais n'en voulons pas au préparateur de Metz qui a eu très peu de temps pour nous concocter sa moto dans les délais. De même, l'option carénage surbaissé n'a d'intérêt que sur circuit, la bulle protégeant alors beaucoup moins que d'habitude. La stabilité en ligne droite est irréprochable ; par contre dès que ça tourne, il faut se méfier du comportement aléatoire de la bête. Malgré la présence d'un amortisseur Ohlins, Formula n'est pas arrivé à faire de cette moto un rail. Elle reste peu maniable, excessivement physique à piloter et de toute façon, peu efficace dans les parties sinueuses ou sur revêtement dégradé. Son jardin : les bouts droits où le potentiel du moteur a de quoi satisfaire les plus blasés. Mais lorsqu'on met à fond, il faut encore la tenir, et là, la GSX-R Formula mettra vos petits avant-bras à rude épreuve !

C'est un genre de moto à part entière. Difficile, exclusive, mais il y a justement des amateurs pour ce style de machines. Avec cette Suzuki, on leur promet quelques heures de dressage, de domptage plutôt, en perspective. Maintenant quand on ouvre en grand, quel est l'engin terrestre qui peut lui résister ?

Les promesses, c'est une chose ; les chiffres en sont une autre. Aussi vous pensez bien que nous avons tenu à chronométrer ces grandes consommatrices de pneus arrière.

Chaud devant et... derrière Dans notre dernier comparatif des 750 super-sport (RC 30, Stinger, GSX-RR, OWO1), nous vous disions que l'exceptionnelle Yam

Préférez la blonde ou la jaune ? Avec environ 145/150 ch, la GSX-R Formula se rapproche terriblement d'une machine de Production. Difficile à appréhender pour un pilote moyen, elle ne se livre qu'à des pilotes expérimentés. Avec la Formula, un peu d'humilité n'est pas de trop !





L	E	S	P	R	I	X
	Honda WRC 30 Winners	Kawasaki ZXR Motocopy	Suzuki GSX-R 1100 Formula	Yamaha FZR 1000 Carrera		
Prix de la machine essayée, complète	125 530 F	64 800 F (pneus Michelin TX 11/23 compris)	93 450 F	69 700 F		
Options	kit stage 1 125 ch : 17 792 F kit stage 2 135 ch : 17 792 F + 12 820 F	peinture perso. au choix : 7 500 F paire monchons d'air caoutchouc noir : 200 F	carénage surbaissé et guidons sous té supérieur : 1 200 F	rampe Mikuni Ø 40 : 9 500 F kit Dynojet : 3 500 F		
Au détail	pot 4/1 HRC : 14 210 F boîte à air : 1 212 F kit boisseaux, aiguilles, ressorts, gicleurs : 2 370 F kit pistons/segments + carter d'huile et d'alternateur modifiés + rallonge crépine + diaphragme embrayage renforcé : 12 820 F + toutes les pièces HRC prévues pour le développement de la RC 30...	1 ACT : n.c. 1 prép. culasse : n.c. 1 silencieux éch. : 1 900 F modif. collecteur éch. : 1 000 F le tout monté, réglé : 6 900 F	kit roues Marvic : 8 980 F Brembo Ø 320 flottants : 5 553 F modif. étriers : 840 F kit durits aviation : 720 F renfort bras oscil. : 1 720 F amort. Ohlins : 4 200 F selle mono complète : 1 850 F garde boue AR adapté : 670 F corénage poly 2 pièces : 2 500 F peinture complète jaune et blanc nacré : 6 375 F ACT Formula : 3 880 F ressorts racing et coupelles titane : 2 850 F prép. culasse : 4 450 F Mikuni racing RS 38 : 6 050 F pot 4/2/1 Formula inox/alu : 4 800 F	selle poly : 1 400 F (peinture comprise) peinture complète : 7 500 F modif. boîtier allum. : 800 F pot Gonfier racing : 2 800 F clignotants AV peints : 450 F optiques : 1 800 F		
L'adresse	Winners 34, rue de Pontoise 95870 Bezons tél. : (1) 30.76.14.45	Motocopy 33, allée de Villemonble 93340 Le Raincy tél. : (1) 43.02.83.52	Formula 56, rue de Verdun 57120 Pierrevillers tél. : 87.67.95.93	Open Bike 53, avenue Anatole-France 94400 Vitry/Seine tél. : (1) 45.73.02.02		

OW 01 pourrait contenir une RC 30 débridée. Apparemment vrai, puisque sa vitesse (260,8 km/h) est comparable à celle de la Honda-Winners, les chiffres à l'accélération et en reprises traduisent encore un avantage au profit de la Yamaha. Ces deux machines directement issues de la course renferment dans leur boîte un premier rapport très long : 50 % pour la Honda, 48,3 % pour la Yamaha. Vous pouvez voir que la RC 30 est encore loin de pouvoir égaler l'OW01 sur un 400 m DA. Il n'y a rien à faire : la Honda ne part pas, malgré son excellente motricité. De plus, c'est un exercice que l'embrayage redoute. Nous l'avons cramé au deuxième départ, exactement comme l'an passé avec une RC 30 de série. L'OW, avec 10"78, reste donc la référence en accélération et en puissance catégorie 750 cm³, bien que nous nous permettions ici des comparaisons un peu truquées.

L'autre 750, la Stinger, vient la chatouiller de près en version préparée. La ZRX-Motocopy, avec 10"82 aux 400 m DA, améliore son temps de quatre bons dixièmes, comparativement à une Kawa Stinger de série. Elle ne pose aucun problème à l'accélération, partant très fort en première grâce à un rapport « normal ». Il suffit de ne pas trop mettre de gaz sur les premiers mètres car le grip du Michelin radial TX 23 arrière (qui équipait notre machine d'essai) suffit dans ce cas à la catapulter, sur la roue arrière, au-delà de l'inclinaison souhaitable !

La FZR « Carrera » Open Bike s'offre un bon temps. Il faut relativiser : d'une part c'est une 1000 cm³ bien sûr, ensuite avant la limitation à cent chevaux, les gros cubes de série atteignaient déjà ce niveau de performances. Alors, pourquoi, avec 135 ch présumés, la FZR ne fait-elle pas

mieux qu'une FJ 1100, par exemple ?

Tout simplement parce que la puissance supplémentaire vient à bout trop tôt des possibilités du pneu arrière qui est resté de série (un Michelin radial M 59). Le pneu patine à outrance et les beaux canasons partent en fumée. Vous l'aurez compris, tout est question de combinaison idéale entre le pneu arrière et la puissance disponible, et de rapport de 1^e. Car les chevaux, c'est bien, mais encore faut-il pouvoir les passer.

C'est justement tout le problème de la Suzuki Formula. Le moteur est tellement puissant et le grip assuré par un slick retailé si évident, que sur les premiers cent mètres (avant de passer la seconde), il est impossible de mettre à fond. La roue avant ne touche jamais le bitume : la moto est en constant sursis de basculer vers l'arrière. A mon avis, sur l'accélération en première, je n'ai ouvert à chaque départ qu'à moitié, au mieux aux trois-quarts de la poignée de gaz. Cette machine est un véritable dragster ! D'ailleurs, pour obtenir un temps en rapport avec ses possibilités réelles, il faudrait démarrer avec deux litres d'essence seulement (afin de mieux contrôler la moto en wheeling), rallonger le bras oscillant, remonter les tubes dans les tés et, pourquoi pas, installer des roulettes anti-cabrage à l'arrière ! Dans ces conditions, vous pouvez considérer que ce temps de 9"60 aux 400 m est tout bonnement exceptionnel. Certaines machines spécialement préparées pour les courses d'accélération peuvent même rougir, ou se montrer jalouses de cette performance. Et notez bien que ce n'est pas une erreur de mesures, puisqu'à trois reprises et à notre étonnement, les trois essais se sont soldés par des temps inscrits dans la fourchette

d'un dixième de seconde. Intéressant, n'est-ce pas ?

Avec cette GSX-R très spéciale, les reprises à bas régimes sont délicates. A cause de la rampe de carbus racing, il faut s'employer à doser la poignée sous peine d'étouffer le moteur.

Les vitesses maxi de ces quatre engins causent tout autant, pour nous comme pour vous, plus habitués aux références des machines légales. Une 1000 de 100 ch qui vaut 240/242 chrono, se voit tout d'un coup gratifiée d'un bon 260 km/h en version débridée. Une 1000 légèrement modifiée tape 265 chrono : c'est le cas de la FZR Carrera, sans travail sur le moteur, juste quelques réglages appropriés. De ce point de vue, c'est un exemple parfait de ce que l'on peut avoir de mieux sous l'angle du rapport prix-performances. Les derniers kilomètres/heures sont chers, comme le prouve la Suzuki Formula. 272,5 km/h, oui, mais au prix d'un important travail de préparation sur le moteur.

Les perfés des deux sept et demie progressent moins et c'est logique : il ne suffit pas de débrider. La Honda-Winners vaut 10 km/h de mieux en pointe qu'une RC 30 stock. Quant à la Kawa Motocopy, elle ne gagne « que » 7 km/h, mais c'est un résultat en rapport avec le coût de la préparation. Une GPX 750 de série va presque aussi vite ; sachez que l'une est relativement haute et en revanche très fine (un vrai coupe-vent), alors que l'autre est très large : presque aussi large aux niveaux des flancs qu'une 1000 FZR Del-tabox ! Avantage aux 1000 cm³ bien sûr en pointe, quel que soit le degré de préparation ; cela dit, sur circuit, leur lourdeur réduit ce crédit à néant. A vous de juger en conséquence.



GSX-R 1100



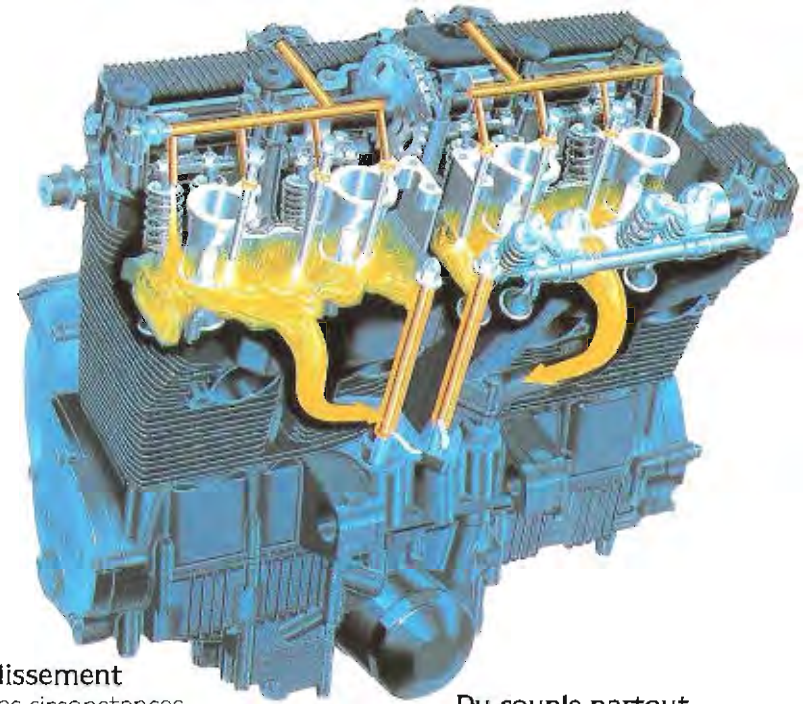
Jusqu'au bout de la Production.

L'avance technologique de la GSX-R 1100 est telle qu'elle ne se dément pas, année après année.

L'hyper sport toutes catégories vient en effet de remporter pour la 2^e fois consécutive le titre de championne de France. Après Delcamp en 86, c'est Alex Vieira qui signe cette victoire en 87.

La GSX-R 1100 a vraiment relancé les courses de production. Née de l'expérience de la 750, elle est cependant totalement originale. La même technologie qui a fait Suzuki champion du monde d'endurance 87 est à l'origine du moteur 1100 cm³. Ne pesant que 81,7 kg, il est le plus léger de sa catégorie.

L'acquis compétition prend ici toute sa valeur. Le rapport poids/puissance des machines de course est désormais accessible aux motos de route. Leur endurance et leurs qualités sportives vous sont offertes.



Le S.A.C.S. au cœur du refroidissement

Pour refroidir le moteur en toutes circonstances et gagner en poids, Suzuki a innové d'une façon magistrale avec le Suzuki Advanced Cooling System. A partir d'un gros radiateur alu, l'huile constamment maintenue à basse température est utilisée à la fois pour le graissage et pour le refroidissement du moteur.

Cette innovation allège le moteur et abaisse aussi considérablement sa température de fonctionnement. Les pièces en mouvement sont donc plus légères et les montées en régime plus nettes, plus rapides.

En 88, la GSX-R 1100 reçoit un nouveau radiateur plus grand augmentant encore le refroidissement de 5,5%.

Du couple partout

La puissance étant limitée à 100 ch, le travail a surtout porté sur son étalement. La GSX-R 1100 délivre ses chevaux dès les plus bas régimes et jusqu'au plus haut. Ce couple fou vous promet des sensations rares!

Avec la GSX-R 1100, Suzuki vous emmène jusqu'au bout de la Production.

