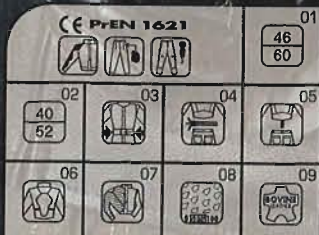




MOTORSPORT LIFESTYLE



### BALANCE

- 01. Tailles disponibles Man 02. Tailles disponibles Lady 03. Ceinture réglable au niveau de la taille 04. Fermeture éclair qui assemble la veste et le pantalon
- 05. Clip stop 06. Prédiposition pour le placement du protège-dos
- 07. Doublure détachable 08. Vêtement imperméable 50% 09. Cuir bovin



phone +39/0444/436411  
www.spidi.it  
e-mail france@spidi.it

# Sommaire

## Tuneurs diamantaires

Les mythes font toujours leur trou. Vous le constaterez en détaillant les motos qui nous ont filé la grosse poussée de revival du mois. Martin fait encore parler de ses cadres chromés vingt-deux ans après avoir commencé. La RDLC 500 nous revient dans sa version japonaise, avec un cadre en alu. Au rayon des incroyables, il y a la V-Max, qui n'en finit plus de revenir, cette fois-ci dopées au Nos et aux... M&M's. Il y a aussi l'inusable GSX-R1100, à qui on aura tout

fait avaler, y compris une peau de serpent ou une panoplie de dragster. Faisons le tri. Il y a des mythes intouchables, visez la CBX six-cylindres, et des mythes qui ont passé leur vie à se faire désacraliser. Mais c'est comme ça qu'on se les approprie. Et toutes ces motos ont deux points communs. Elles ont un caractère, gros ou fichu, au choix, et sont éternelles. Comme les diamants. Un terme qui tire son nom du grec Adamas, qui veut dire INDOMPTABLE. En gros caractères.

### Option people

Depardieu fils offre une B-King Lazareth à Cyrano. Il le dit dans Option Moto, mais pas en vers.

PAGE 22

### V-Max et M&M's

Une bande de cacahuètes au choco s'est jetée sur un mythe. L'agression a fait sensation !

PAGE 67

### Martin is alive !

Une évolution sur la base du célèbre cadre chromé français vraiment très disco-disco.

PAGE 83

### GSX-Sert 1000

Les deux Suz qui ont gagné les 24 Heures du Mans enfin à poil.

PAGE 32

### Une saga ZX-12 R

Treize tunings de ouf ! Interdit aux moins de 12 ans. Trop violent...

PAGE 72

### 1000 GSX-R soft...

... mais y'a quand même eu quarante heures de molding !

PAGE 86

### Peau de serpent

Une GSX-R 1100 s'est fait serrer par un cobra. Et y'a des traces.

PAGE 42

### 999 SBK replica

Tous les sponsors y sont. Pour les chevaux, faudra attendre.

PAGE 48

### Yam' RZV 500 R

Hurlez votre révolte avec la V4 2-temps à cadre alu. Banzaï !

PAGE 52

### Séance de drag US

Comment caresser dix malabars blacks dans le sens du poil.

PAGE 58



### R1 d'autre qu'elle

Dinatel a réussi à faire plus beau que le plus beau du beau.

PAGE 94

### Collection

Il y a eu Sissi impératrice, et puis la Honda CBX 1000 six-cylindres.

PAGE 108

### Focus pro

Zoom sur la CRF 450 Borg Bike, les R1 et R6 Guignabodet, la...

PAGE 112

### Street parking

Des tunings tout prêts, parce que vous aussi, vous êtes prêts.

PAGE 130

Option Moto est édité par Option Presse SAS (RCS Paris B 330 457 847), filiale du Groupe Option SAS (RCS Paris B 438 460 636).  
Président : Eric de Seynes. Directeur Général : Eric Brame. Adresse : 4, rue des Blés, 93217 La Plaine-Saint-Denis Cedex. Tél. : 01 55 93 59 59.  
Directeur de la publication : Eric de Seynes. Editeur délégué : Christophe Gaillard. Rédacteur en chef : Claude de La Chapelle. Rédaction : Philippe Gorce, Stéphane Jahan, Franck Vaissière. Secrétaire de rédaction : Frank Février. Directeur artistique : Olivier Moulin. Maquettistes : Jacques Gaudillere, Vincent Boiteux. Ont collaboré à ce numéro : Manu Cadiou, Chris Boyer, Victor Artieda. Photos : Sylvain Le Bellec, Bruno des Gayets (Wake-up). Photogravure : Point Carré. Imprimeur : Roto France. Responsable de la promotion et de la fabrication : Marie-Christine Pulejo.  
Abonnements : Christiane Joseph, au 01 55 93 59 64. E-mail : abonnement@optionpresse.com Abonnements en Suisse : Dynapresse Marketing SA, 3B, avenue Vibert, CH 1227 Carouge. Tél. : 022 308 08 08. Fax : 022 308 08 59. E-mail : abonnements@dynamapresse.ch Publicité : Option Régie SAS (RCS Nanterre B 439 196 940). Adresse : 4, rue des Blés, 93217 La Plaine-Saint-Denis Cedex. Tél. : 01 55 93 59 59. Président : Eric Brame. Chef de publicité : Grégory Vaillant. Directeur de clientèle : David Augugliaro. Assistante : Nathalie Fallaix. Service des ventes : X Média Conseil. Tél. : 04 96 11 05 96 (uniquement réservé aux diffuseurs et dépositaires). Commission paritaire n° 1107 K 76034. Imprimé en France. Printed in France.

OPTION  
moto



PAGE 101

**OPTION MOTO SE MET AU VERT...**



Prenez la roue  
**DE STÉPHANE PETERHANSEL**

et faites le plein d'évasion...

**OPTION**  
**Tout-terrain**  
**EN KIOSQUE**

L 11600 - 1 F - 5,50 € - PD  
OPTION presse

**OPTION**  
**Tout-terrain**  
**NOUVEAU**

**PETERHANSEL**  
**AU GUIDON DES NOUVELLES KTM**  
**250 ET 450 EXC**  
**2 OU 4-TEMPS**  
**LE CHOIX DES ARMES**

**YAMAHA**  
**250 WR-F**  
**REVOLUTION**  
**"USINE"**

**SUPERMOTARD**  
**34 PAGES**  
**DE PURE**  
**PASSION**

**SX-US**  
**LES 16 PLUS**  
**BELLES MOTOS**  
**A LA LOUPE**

**CONCOURS**  
**GAGNEZ UN QUAD**  
**YAM 200 BLASTER**

**FMX**  
**KAVIER FABRE**  
**UP-SIDE**  
**DOWN**

**#1**

France, Andorre : 5,50 €. Espagne, Portugal, Italie, Grèce, Luxembourg et Belgique : 6,30 €. Suisse : 9,20 CHF.  
Maroc : 6,5 DHS. Canada : 9,80 \$C. DMG : 6,50 €.

# Cylindre de maître

Le maître-cylindre PR 16 par 16 commande un étrier P4 34/30 avec pistons en titane, pincant un disque en fonte flottant de 320 mm. Du matériel top niveau, mais en vente libre !



Vu sur la KTM 630 d'usine (une merveille dotée d'une ligne titane, d'un habillage complet en carbone...) de Boris Chambon, ce copieux freinage de trappeur. Il est composé d'un maître-cylindre 16 par 16 (diamètre du piston et de la course) taillé dans la masse, qui offre un bras de levier plus important et nécessite un moindre effort. Il commande un étrier P4 34/30 (les pistons différenciés assurent une usure parfaite de la plaquette) lui aussi taillé dans la masse. Les pistons sont en titane réfractaire à la chaleur, afin de limiter autant que faire ce peut la montée en température. Le disque de 320 mm en fonte est de type flottant et dealé exclusivement par la SEMC aux tops pilotes. Des plaquettes synthésées M3, racing, offrant un haut coefficient de friction finalisent ce tableau de maître. Notez aussi le réglage de la garde de l'embrayage, une pièce de premier choix, réalisée à l'unité et se négociant 950 € ! L'étrier s'échange à 1 067 €, le disque à 305 €, le maître-cylindre à 638 € et le jeu de plaquettes à 71 €. Ce qui nous fait la main droite à 3 000 € ! A ce prix-là, mieux vaut savoir s'en servir... Pour vous l'offrir, il suffit de contacter SEMC Brembo. Tél. : 03 89 42 77 45 ●

Essai

Aprilia RSV 1000 R et Ducati Mostro 1000 S ie



# Romance à l'italienne

Pourquoi craque-t-on pour une belle italienne ? Parce qu'on a fait le tour de la production japonaise ? Parce qu'on a succombé à un coup de foudre ? Une chose est sûre : l'ivresse est là. Séance de dégustation...

Texte : Stéphane Jahan - Photos : Yann Ros



De la protection de réservoir aux déflecteurs latéraux en carbone, la finition est impressionnante sur cette RSV 1000 R ! Mais le meilleur reste dans le freinage (étriers radiaux) et dans les suspensions Öhlins. La fourche de 43 mm est un must de technologie. Quant à l'amortisseur arrière, il encaisse sans broncher les aspérités du réseau secondaire. Excellent !



**Q** uoi ? Mais j'ai tout connu, mon gars ! J'ai surfé les plus belles plages de Bali, gobé des yeux d'autruches pour des shows télévisés et chanté pour Eurovision... C'est pas un minot comme toi qui va me dicter mon choix de bécane : de 1990 à nos jours, j'ai piloté toute la production japonaise !

Mouais... T'as déjà essayé une Mostro ou une Aprilia RSV 1000 ?

Une quoi ? Une Pantah ? Un vieux tntza dans le genre ? Non mais t'es pas un peu malade...

Le dialogue de sourds, vous l'avez peut-être déjà eu avec un ami motard. Certains sont réfractaires aux bienfaits de l'Union Européenne. A cause des bruits de couloirs, des idées reçues sur la fiabilité, le service après-vente et tout le toutim... Pis, votre ami fait l'impasse sur un modèle phare sorti en 1993 : la 900 Mostro. Dans le genre, on peut même lui faire le rapproche de ne pas avoir testé une 50 Pegaso, une AF1 Sintesi ou toute

autre Aprilia de la dernière décennie. Mais nous ne sommes pas rancuniers : votre pote ringard, on lui laisse une chance. On va lui faire essayer deux bécanes... Concentré sur le flipper, le pote en question se "dépouille" sur les bumpers. "Lâche donc un peu le morcif et viens te balader avec nous !" lui lance-t-on. Le jaune flashy de l'Aprilia lui explose la rétine. Tout comme la coque arrière et ses deux feux bizarroïdes. En se penchant sur le tableau de bord, il apprécie la finition carbone, mais déplore la piètre accessibilité des fonctions de l'ordinateur de bord. Les touches carrées demandent certes une petite habitude, mais rien de bien méchant.

### De l'équilibre dans la rugueuse

En enfourchant le bestiau, il apprécie la place réservée au pilote. Mais les commandes lui semblent un brin rugueuses et, sous ses doigts boudinés, le levier d'embrayage retransmet en direct les battements bancals du



bicylindre. Plutôt plaisant, pour un vieux de la vieille... Il apprécie l'équilibre de la machine à basse vitesse. Qui doit-il remercier ? Les nouvelles jantes en aluminium, le réservoir en Nylon thermoformé ? On pense plus à un effet global. Une chasse au poids qui n'a étrangement pas inquiété l'énorme échappement en acier. Une prochaine fois, peut-être ?

Mais la Mostro nous attend, chauffant sur sa béquille latérale. "Elle a pas changé, celle-là ?" demande-t-il. Presque, garçon. Presque. Sauf qu'en dix ans, elle a bénéficié d'une augmentation de cylindrée, adopté l'injection électronique, deux bougies par cylindre et un saute-vent en plastoc. Sur le flanc du monstre, il est stipulé "DS" pour Dual Spark, une technologie qu'elle partage avec l'Aprilia. Deux bougies par cylindre, pour améliorer la combustion et diminuer la consommation. Notre invité ne résiste pas à l'appel de la rouge et se rue sur la selle. Sa position de conduite crapuleuse le ravit et le guidon légèrement cintré vers le bas excite son imagination : "ça va saigner les gars, vous n'allez pas voir le jour !" Il est gentil, le copain... Ce qu'il n'a pas remarqué, c'est la finition de la bolognaise : pff, on a vu plus léché ! Le saute-vent semble être réalisé dans un couvercle de Tupperware et, lorsqu'on se penche sur le côté de la brêle, on découvre un fouillis de câbles et de durits. Pas

### SPECIFICATIONS

#### Aprilia RSV 1000 R

○ Moteur  
Bicylindre en V à 60°, 997 cm<sup>3</sup>. Alésage x course : 97 mm x 67,5 mm. 2 ACT, 4 soup./cyl. Injection. 2 bougies par cyl. 6 vitesses. Puiss. : 130 ch à 9 500 tr/min. Couple : 10,3 mkg à 7 250 tr/min.

#### ○ Partie-cycle

Cadre à double poutre inclinée en alliage d'al. Fourche inversée de 43 mm. Freins : 2 disques av. de 320 mm, étriers radiaux à 4 pistons. Disque ar. de 220 mm. Pneu av. : 120/70 x 17. Ar. : 180/55 x 17.

#### ○ Gabarit

Empattement : 1 415 mm, chasse : 99 mm (angle de 25°). Hauteur de selle : 820 mm. Réservoir : 18 l (réservoir : 4 l). Poids à sec (usine) : 165 kg.

#### ○ Performances

Vitesse maxi d'env. 250 km/h.

### DEBRIEFING

Protection  
Freinage  
Finition

Souplesse  
Commandes "viriles"  
Prix (15 999 euros)

Enjouée sur les premiers rapports, la RSV 1000 R prend son essor à la première éclaircie dans le trafic...



# Essai

RSV 1000 R/Mostro 1000 S ie

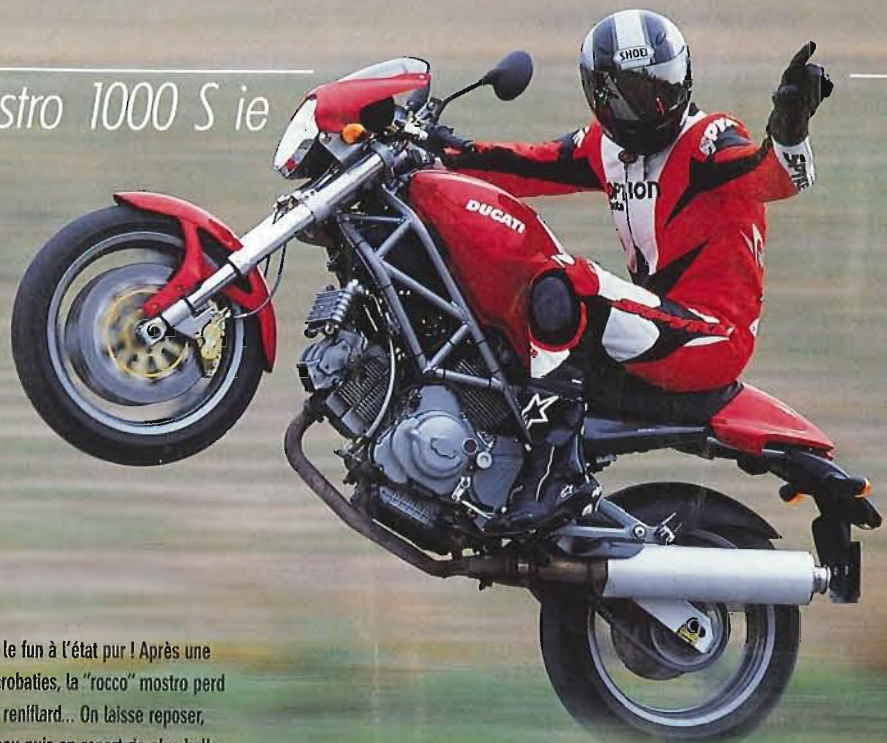


La Mostro, c'est le fun à l'état pur ! Après une demi-heure d'acrobaties, la "rocco" mostro perd de l'huile par le reniflard... On laisse reposer, on vérifie le niveau puis on repart de plus belle. Le mouvement perpétuel...

glop... Dès les premiers mètres, la Mostro profite de son couple et de ses rapports de boîte plus courts que l'Aprilia pour vous jeter sa roue avant au visage. Sur le premier rapport à 4 000 tr/min, les genoux serrés contre le réservoir, une franche rotation de la poignée droite suffit à vous propulser dans l'euphorie. La Mostro fait preuve d'une satanée agilité avec son guidon carrément large. Certes, on regrette sa selle un poil ferme, son freinage manquant un peu de feeling, mais on se réjouit de son nouveau moteur qui, bien que cognant un tantinet lors des reprises à bas régime, sait se montrer plus docile que celui de la RSV. Il conserve néanmoins son lot de bonnes vibrations.

### La bellissima cultive le bellicisme

A conditions de circulation identiques, la RSV-R est moins à son aise. Si les poignets ne sont pas brisés outre mesure, le pilote souffre de la hauteur de selle (surtout lorsque l'on utilise toute la profondeur de celle-ci). Pour autant, la bonne surprise vient du rayon de braquage très correct qui, associé à un excellent équilibre général, procure à la RSV une aisance peu courante pour une sportive. En revanche, si la sélection des vitesses est ferme et précise, il faudra se méfier du surpuissant frein avant lors des manœuvres à basse vitesse. Au fait, n'espérez pas relancer la machine



en troisième sur un filet de gaz, le moteur cognerait atrocement. Deux doigts sur l'embrayage et un rapport en moins suffisent à relancer la belle. En quittant les axes encombrés, nos deux montures confirment nos impressions. Si le régime maximum du moteur de la Mostro est peu élevé, on croise sans problème à 160 km/h. Et l'on profite de sa tête de fourche qui, à défaut d'être très belle (vue du poste de pilotage), protège le haut du buste plutôt bien. Pas de problème non plus lors des dépassements et, si l'on "tombe" un rapport, cela reste purement préventif.

En abordant les courbes rapides, la Mostro confirme sa géométrie de roadster. Vive à placer sur la trajectoire, l'italienne demande une certaine vigilance. Et, quand le revêtement fripé se présente, on hésite à garder les gaz ouverts en grand... C'est une Mostro, pas une RSV, gardons-le à l'esprit. Car la 1000 Aprilia, elle, excelle dans cet exercice. Si, dans sa version bridée, la RSV déçoit un peu par son manque de reprise, elle magnifie le sens de la trajectoire. Rivée au pavé, l'Aprilia bénéficie d'un train avant exceptionnel. L'upside-down Öhlins retranscrit intégralement le relief de la route. Un "délice" que la protection permet de déguster pendant de nombreux kilomètres grâce à une protection efficace ! Deux motos latines que l'on ne saurait que trop conseiller aux plus blasés de vos potes motards. ●

### DEBRIEFING

- Couple
- Caractère
- Homogénéité
- Le charme du mythe
- Freinage (et encore)
- Finition
- Duo (ma, qué duo ?)
- Prix (10 800 €)

### SPECIFICATIONS

#### Ducati Mostro 1000 S ie

- Moteur
- Bicylindre 4-temps en L à 90° de 992 cm<sup>3</sup>, alésage x course de 94 mm x 71,5 mm.
- 2 soupapes par cylindre.
- 6 vitesses, transmission par chaîne.
- Double allumage Dual Spark.
- Puissance : 84 ch (62 kW) à 8 000 tr/min.
- Couple : 8,5 kgm à 6 000 tr/min.
- Partie-cycle
- Cadre treillis en acier.
- Fourche inversée Showa réglable de 43 mm et monoamortisseur Sachs réglable. Frein avant à double disque de 320 mm, étriers à 4 pistons.
- Disque arrière de 245 mm, étrier à 2 pistons. Pneu avant : 120/70 x 17. Arrière : 180/55 x 17.
- Gabarit
- Empattement : 1 440 mm.
- Chasse : 130 mm (angle de 24°).
- Hauteur de selle : 800 mm.
- Réservoir : 15 l (réserve : 3,5 l).
- Poids avec les pleins (usine) : 199 kg.
- Performances
- Vitesse maxi d'env. 225 km/h.
- Garantie deux ans pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité.

# Diversión Family

Du 01 avril au 15 juin 2003



Les 600 cm<sup>3</sup>, 4 cylindres, les moins chers du marché.

XJ 600N '02  
5 488 € 114,05 €/mois

Soit 35 998,92 F



XJ 600S '02  
5 640 € 117,21 €/mois

Soit 36 995,97 F

### La GT économique



XJ 900S '02  
7 774 € 161,56 €/mois

Soit 50 994,09 F

### Equipements maxi, prix mini



Série limitée 100 ex

XJ 900S Free Way  
8 414 € 174,86 €/mois

Soit 55 192,22 F

Disponible à partir de mai 2003

## Financement CANON 0 € d'apport !

	Prix de vente TTC CEM	Apport	Perceptions forfaitaires	Taux Nominal	TEG (Taux Effectif Global)	TEG mensuel	60 Mensualités(1)	Coût total du crédit(1)
XJ 600 N '02	5 488 €	0 €	109,76 €	7,92 %	9,09 %	0,73 %	114,05 €	1 355,60 €
XJ 600 S '02	5 640 €	0 €	112,80 €	7,92 %	9,09 %	0,73 %	117,21 €	1 393,20 €
XJ 900 S '02	7 774 €	0 €	155,48 €	7,92 %	9,09 %	0,73 %	161,56 €	1 919,60 €
XJ 900 S Free Way '02	8 414 €	0 €	168,28 €	7,92 %	9,09 %	0,73 %	174,86 €	2 077,60 €

(1) Montant minimum du crédit : 2 000 €. Période de franchise de 2 mois. (\*) Assurances facultatives en sus. Barème en vigueur du 01 avril au 15 juin 2003. Après acceptation de votre dossier par FINANCO BP 50 318 29603 BREST Cedex - Sa au capital de 32 000 000 Euros, RCS Brest B. 338-138-795. Offre valable chez les concessionnaires YAMAHA participant à l'opération. La sécurité est l'affaire de tous et de chaque conducteur. De cette prise de conscience dépend la préservation de notre outil de mobilité préféré.

### N°1 DU MARCHÉ\* OBLIGE

\*Marché du 2 roues immatriculé en France depuis 1996 (Source AAA).

www.yamaha-motor.fr

**YAMAHA**  
Touching Your Heart

# Essai

## BMW R 1150 R Rockster



# L'aristo canaille

Les qualités routières de la BMW R 1150 R sont reconnues. En se donnant des airs de grand méchant loup, le Rockster remet les pendules à l'heure.

Texte : Philippe Gorce - Photos : Dominique Fontenat et constructeur

Chaque retour d'essai produit les mêmes effets. Dans le bureau, ils pointent le bout de leur nez. "Qui, ils ?" Les membres des rédactions qui ont la bécane chevillée au corps. Sensations, impressions, évolutions, les sensations fusent. Ils veulent tout savoir de la nouveauté testée. A propos du BMW Rockster, le déroulement attendu est moins limpide, un peu plus perfide aussi. "Tu peux me dire quel est le profil du client qui poussera pour la première

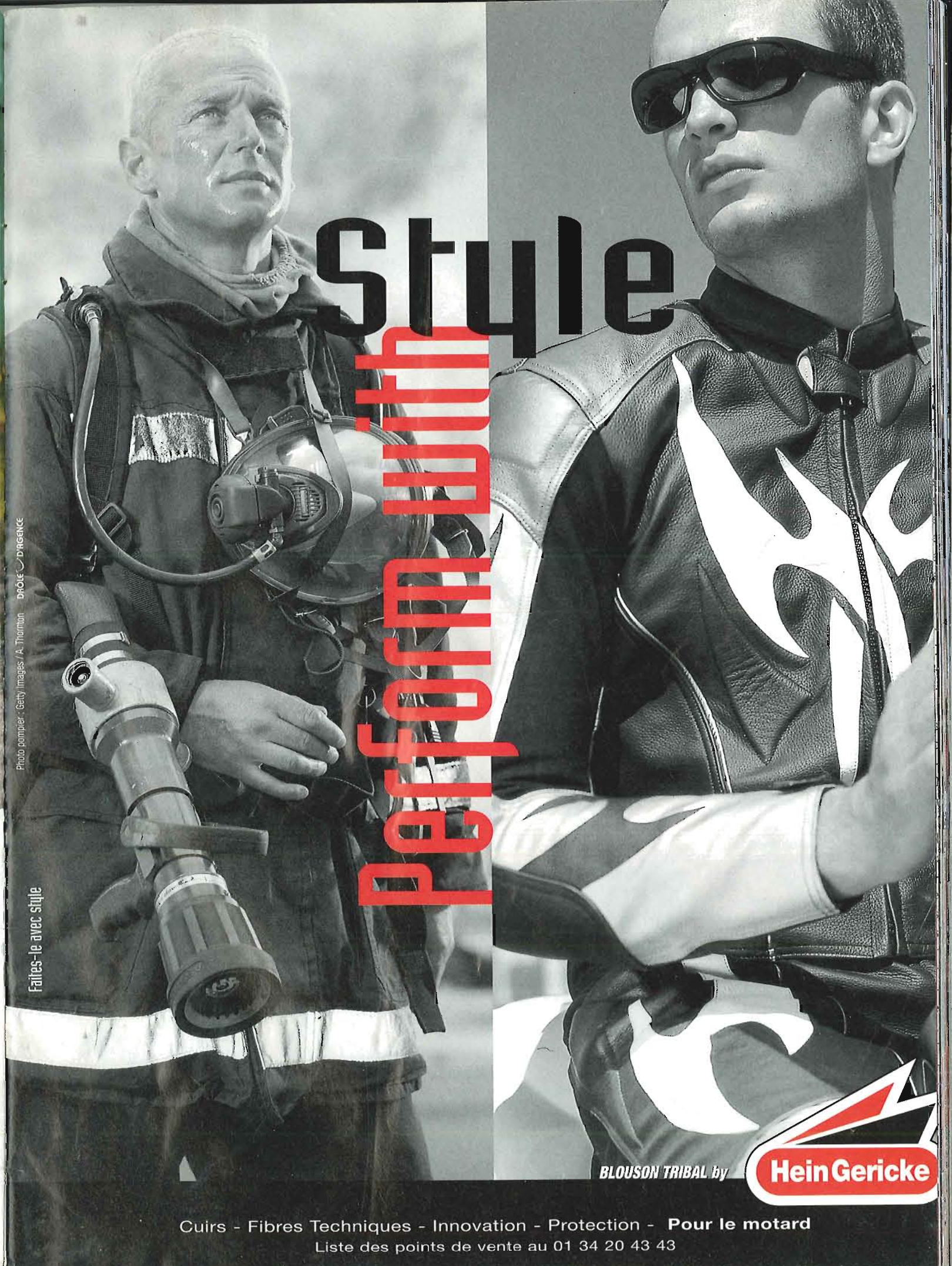
fois la porte d'une concession BMW irrésistiblement attiré par le Rockster ?" Tout cela débité d'un souffle, l'œil narquois. Pour sûr, ce Rockster ne va pas doubler l'indice de fréquentation dans le réseau BMW. Cette émanation du roadster R 1150 R surfe sur la vague roadster. Un réflexe malin et opportun certes, mais un tantinet faiblard pour pousser les responsables de la marque allemande à investir massivement sur une pure nouveauté. Soit dit en passant, le custom R 1100 C est d'une tout autre

audace. La conception du Rockster n'atteint pas, non plus, le niveau d'originalité technique du 650 Scarver. Bref, l'idée générale est de proposer autre chose sans réellement investir. La prise de risque reste donc limitée pour les financiers. Pour les hommes du marketing, c'est un modèle de plus dans la gamme et, mathématiquement, de nouveaux clients conquis. Preuve qu'ils y croient ces hommes-là : campagne de publicité et somptueux dépliant de vingt-quatre pages sont de la partie.

### Ce "streetfighter" ne donne pas de son, mais de bonnes vibrations

D'accord, le style du Rockster est plus marqué "germain" que latin. Mais le plus important n'est-il pas de voir cette vénérable institution qu'est BMW sortir d'une voie toute tracée ? Reconnaissons

aussi que la base technique du R 1150 R peut faire valoir ses qualités dans un autre costard que l'aristodéco habituelle. Essai du noble carrosse, métamorphosé en crapule, sur les routes corses. Vous allez rire. Même si la peinture mate craint vraiment les nettoyages approximatifs, le charme opère. Toutes les pièces rapportées s'amalgament entre elles (fourche, garde-boue et jante arrière R 1100 S, optique de GS, guidon). Tiens ! la selle est vraiment plus haute : les bottes perdent le contact avec le bitume. Et le guidon est aussi plat que large. Question attitude sur la belle, vous êtes exactement dans le trip streetfighter qui, entre autres, sévit gravement en Allemagne. Bras écartés comme ça, tête rentrée, torse arc-bouté. Vous êtes dans la peau du personnage ? Patatras ! La magie s'évapore dès que le twin s'ébroue. Manque le son rauque. Dommage. ➔



# Style

# PERFORMANCE

Photo pompier : Getty Images / A. Thomson DRÔLE D'IDEE

Faites-le avec style

BLOUSON TRIBAL by **Hein Gericke**

Cuirs - Fibres Techniques - Innovation - Protection - Pour le motard  
Liste des points de vente au 01 34 20 43 43

Option Moto.



# Essai

## BMW Rockster



Les bas-côtés de la départementale 81, entre Ajaccio et Sagone, nous renvoient le tempo un peu bancal du flat. L'oreille s'en accommode. Ce moteur est toujours aussi bonne patte. Souple lorsque le régime moteur tutoie 1 500 tr/mn, immédiatement énergique lorsque la reprise est nécessaire. Entre 3 000 tr/mn et 5 000 tr/mn, la courbe de couple est consistante. Elle culmine à 10 mkg à 5 250 tr/mn. Cette particularité invite à jouer de la boîte plus qu'on ne le souhaite. Au demeurant, la sélection est précise et douce. Cet agrément ne se dément pas en usage sportif, y compris en se passant de l'embrayage lors des rétrogradages à la volée (si, si, nous avons osé plein de fois). Donc, ce couple généreux n'incite pas vraiment à éprouver le dernier cheval de l'écurie – qui compte 85 chevaux – aux environs de 5 000 tr/mn.

**Un roadster coupleux et puncheur, mais dont le prix pourrait être plus rock'n roll.**



Inutile d'aller chercher le dernier canasson, qui se planque à 7 000 tr/mn. Mieux vaut profiter de l'onctuosité du moteur entre 3 000 et 5 000 tours.

Le 1100 se montre moelleux d'abord, rocailleux ensuite

À ces régimes élevés, le bicylindre, sans jamais renâcler, devient moins agréable. S'énervant, jette toutes ses forces dans l'ascension du col de Sevi, en vibrant sans retenue. Conservez le rapport engagé entre deux virages et le R 1150 R dévoile ses deux visages : roadster moelleux d'abord, Rockster rocailleux ensuite. Il se transcende, le bougre ! D'une boucle de bitume à l'autre, en troisième, le tachymètre affiche 130 km/h. En coupant sèchement les gaz, le frein moteur répond présent. Si, au contraire, le rapport suivant est engagé, l'onctuosité se laisse la part du lion au détriment de la puissance pure. Le roadster travesti en



Rockster préfère un mode de conduite coulé, de préférence, quitte à jouer du sélecteur. Mais c'est en tombant le masque des convenances qu'il devient puncheur et rockeur. A vous de choisir. A l'attaque dans la descente vers Porto (D 84), on se dit que ce guidon n'offre pas le bras de levier idéal car il est insuffisamment cintré. Ce détail invite à jeter le 1150 dans les virages au lieu de l'inscrire avec égards. On s'en amuse. En effet, la puissance du double disque EVO (option ABS : 1070 €) et l'absence de plongée du Telelever imposent de ralentir l'équipage, d'abord en dosant le levier droit. Puis on décrispe l'index et le majeur pour figuler la trajectoire tout en dosant le frein arrière. Ensuite, dès que la sortie se dessine, vissez la poignée droite. C'est la méthode (efficace) pour ne pas trop entamer le capital agilité de la BMW et jouir d'une précision irréprochable. Ensuite, laissez faire la motricité et la rigidité pour en remonter

Cette Rockster Edition 80 est produite en série limitée à 2003 exemplaires pour les 80 ans de BMW. Elle est dotée de l'ABS, de poignées chauffantes et d'une plaque commémorative accompagnée d'un certificat. Son prix : 13 990 €.

aux suivants. Quand l'asphalte se fripe, on regrette la sécheresse des suspensions. Bien campé sur ses Bridgestone BT 10, sûr et rapide, pas étonnant que le Rockster se donne des airs de sportive affûtée dans les enfilades entre Piana et Cargèse. C'est un authentique roadster que propose BMW. Plus efficace que son faux jumeau, le Rockster se montre aussi plus exigeant au plan du pilotage. Une exigence toute relative, si l'on considère son prix de vente un tout petit peu trop rockstar. Pas facile de se démocratiser, mais le ton est donné. ●

### DEBRIEFING

-  Tenue de route
-  Freinage
-  Moteur efficace
-  Confort relatif
-  Poids respectable
-  Finition

### SPECIFICATIONS

#### BMW R 1150 R Rockster

##### ○ Moteur

Bicylindre à plat de 1 129 cm<sup>3</sup> (101 x 70,5 mm), 4-temps, refroidi par air et huile, simple ACT, 8 soupapes, injection électronique Bosch, boîte 6 vit., transmission par cardan. Puissance : 85 ch à 6 750 tr/min, couple de 10 mkg à 5 250 tr/min.

##### ○ Partie-cycle

Bâti mixte aluminium et acier, moteur porteur. Suspension av. Telelever, tubes de 35 mm, triangle horizontal, débattement de 120 mm, détente réglable. Suspension ar. monobras et Paralever, amortisseur réglable en précharge et détente, débattement de 120 mm. Jantes : av. : 3,50 x 17. Ar. : 5,50 x 17.

##### ○ Gabarit

Empattement : 1 486 mm, chasse : 120 mm (angle de 26,9°). Hauteur de selle : 835 mm. Réservoir de 20,5 l (réserve de 4 l). Poids à sec (usine) : 219 kg. Avec les pleins (usine) : 239 kg.

##### ○ Performances

Vitesse maxi d'env. 197 km/h. Conso moy. à 120 km/h : 5,7 l/100 km (usine). Prix : 11 990 €. Pack passager 145 € euros (faut pas exagérer, car la version monoplace n'est d'aucun intérêt...).



## Combinaison Talos

Venez découvrir la nouvelle collection 2003. Visitez notre site [www.dainese.com](http://www.dainese.com) pour trouver le point de vente Dainese le plus proche.

**DAINESE**  
Inspired by humans.

# Deux années à tenir

2004 sera l'année des 1 000 cm<sup>3</sup> hyper sportives ou ne sera pas. La Suzuki 1000 GSX-R signe pour un bail de deux ans. Elle ne remplira pas au-delà mais ne lâchera rien à ses concurrentes. Dominique Méliand nous a donné son avis...

Texte : Philippe Gorce - Photomontages : Martin Boré

**D**ominique Méliand, patron du Suzuki Endurance Racing Team (SERT) ne dissimulait pas son impatience de découvrir la nouvelle Suzuki GSX-R 1000. Autant dire que pour l'équipe Mancelle, le compte à rebours des 24 Heures du Mans et du championnat Open a commencé avec un temps de retard. "Nous sommes en terrain connu, car cette nouveauté n'est pas une révolution, estime-t-il. Mais les Japonais nous ont appris qu'une évolution comme celle-ci peut apporter beaucoup." Le team manager de lister les changements : réglage de la hauteur du bras oscillant par pivot, châssis plus rigide, géométrie revue, centrale électronique

gérant l'allumage et l'injection plus puissante, nouveau tendeur de chaîne de distribution, nouveau bloc moteur. "A priori c'est peu, mais on peut en attendre beaucoup, assure-t-il, en particulier de l'association du nouveau châssis et de la suspension arrière dotée de ce réglage du bras. Seul le premier roulage peut nous donner des informations sur le potentiel de cette nouveauté. Beaucoup de choses en dépendent. Pour le reste, en mettant la machine à nu, nous nous sommes aperçus que la multitude d'évolutions du modèle 2003 n'interfère pas avec la compatibilité de nos propres pièces." Un constat qui évite à l'équipe officielle de foncer dans l'inconnu et de réinventer une machine à gagner. Ce qu'elle a fait

## La GSX-R 1000 du futur

Phillip Island (OM n° 73), Hisayuki Sugita, responsable du châssis de la nouvelle GSX-R 1000, nous a lâché quelques mots sur l'avenir des sportives. "Bien sûr, notre future 600 est importante. D'ailleurs, de nombreux ingénieurs ayant travaillé sur la 1000 sont chargés de ce projet. Mais la 1000 GSX-R du futur gardera un fort lien parenté avec celle que nous vous présentons." Accroupi devant l'une des dix-huit GSX-R 1000 d'essai, il désigne le noir du cadre : "Nous avons affaire à un quatre-cylindres en ligne, ce sera toujours le cas. Notre GSV-R de MotoGP est sur une autre voie. Nous tenons à cette différence." Sur la GSX-R 1000, les ingénieurs se sont acharnés à gagner gramme après gramme, repensant telle ou telle implantation. Mais lorsqu'on regarde son époustouflant moteur, on l'imagine avec une architecture plus audacieuse. Par exemple, en remontant l'ensemble boîte-embayage derrière le cylindre afin de gagner en compacité. La prochaine 600 peut-elle ouvrir la voie à cette mutation ? Difficile de ne pas le penser.

Option Moto



La GSX-R imaginée par Martin Boré préfigure peut-être le modèle 2004 : découpe acérée du nez et des flancs de carénage, bras oscillant renforcé, étriers Brembo, pot d'échappement relevé, arrière de selle encore plus effilé... En plus, elle est en version racing, sans rétro, clignos ni bavette ! A gauche : la GSX-R du SERT.

dés l'ouverture de l'Open 2003. L'équipe Méliand connaît la musique : "A partir de là, nous allons nous efforcer d'optimiser la moto. Cela peut se révéler payant, car les ingénieurs ne valident rien au hasard. Cette succession d'évolutions se traduira dans les faits." Outre le Masters d'Endurance (trois épreuves, deux équipages), la catégorie Super Production (Sébastien Gimbert et Vincent Philippe) permet au SERT de développer la GSX-R 1000 de façon permanente. Un travail de fond (performances et endurance) qui s'avérera payant tout au long de la saison. Manière de préparer 2004 où Kawasaki, Honda et Yamaha arriveront avec de nouvelles armes. Et l'on doute fort que Suzuki se contente alors de faire de la figuration avec un matériel parfaitement éprouvé. L'entame du championnat du monde Supersport 2003 démontre que la GSX-R 600, si elle est au bout de son développement, n'en demeure pas moins extrêmement affûtée et performante.

### Prêt à en découdre...

La saison débute à peine que, déjà, le patron du SERT se projette en 2004. "Les hasards du calendrier font que tous nos concurrents japonais aligneront des machines dont la définition sera proche de celle de notre GSX-R. Grâce à leurs nouveautés, ils vont parcourir le chemin que nous avons déjà fait. Notre antériorité est un atout auquel s'ajouteront les enseignements de la saison qui débute." Dominique Méliand espère que ce nivellement des chances stimulera les autres importateurs. "Je souhaite que l'offensive technique des autres constructeurs se traduise par un engagement plus fort de leur part. La promotion des épreuves de prestige, les enjeux pour les marques mais aussi pour le marché de-

vraient les inciter à s'engager officiellement." Avant d'ajouter : "C'est un peu irritant d'entendre dire qu'une Suzuki d'usine gagne face à des concessionnaires. Notre machine est pensée et préparée ici : pas au Japon." Dominique Méliand désigne moins le malentendu, voire la confusion, que l'hypocrisie ambiante. Il est évident qu'il n'y a d'officiel que l'engagement spor-

## Dès 2004, Honda, Yamaha et Kawasaki attaqueront frontalement la redoutable Suz'. Ça promet...

tif et administratif de Suzuki France. Mais aux yeux de tous, cela prend un autre relief à l'issue d'une course, selon qu'il s'agisse d'un échec ou d'une victoire. Il est vrai, aussi, que Suzuki France récolte les fruits d'un long partenariat avec le SERT. Une collaboration pourtant marquée de hauts et de bas. On l'a compris, Dominique Méliand plaide pour un retour des marques sans faux-semblant ni teams satellites. Rien ne sert de se cacher derrière son petit doigt. En clair, il s'agit pour les constructeurs de jouer le jeu et de s'engager, autant pour en tirer les bénéfices que pour en assumer les déconvenues.

Notre infographiste s'est lâché sur la Suz' street legal : notez la forme des clignotants (blancs !) arrière... Il a aussi dessiné des platines plus ajourées.



Revenons à des considérations plus concrètes. Tout d'abord, l'offensive de constructeurs sur le créneau des hyper sportives, en 2004, fait réagir notre interlocuteur : "Je ne sais pas de quoi sera fait 2005, mais le nouveau châssis de la GSX-R 1000 peut constituer une piste de changement." Peut-être une première pièce maîtresse (lire l'encadré) ?

### Et après demain ?

D'autre part, la future catégorie GP2 de 600 Supersport pourrait-elle faire de l'ombre aux 1 000 cm<sup>3</sup> Super Production ? Et Suzuki privilégierait-il une nouvelle 600 dès 2004, au détriment de la 1000 ? Le manager du SERT relativise : "Je ne crois pas à la première hypothèse, car dans l'esprit du public le top niveau se partage entre GP1 et Super Production. Or, il existe désormais une grande proximité entre les deux catégories. Attention, je ne dis pas que les 600 GP2 resteront marginales, au contraire. Mais leur impact s'exprimera plus en parts de marché qu'en termes de notoriété et d'image. Les 600 à ceux qui accèdent à la moto ou montent en cylindrée. Aux 1 000 cm<sup>3</sup>, le prestige absolu." De façon plus terre à terre, il est peu probable de voir Suzuki ne pas reprendre pied en 600 Supersport avec une nouveauté au top dès l'année prochaine. Initiative qui laisserait à la 1000 GSX-R deux années de commercialisation avant de passer la main.

A la magie et au crédit d'une 1000, il ajoute une considération plus technique : "Du point de vue de la recherche et du développement, la cylindrée unitaire d'une 1000 (250 cm<sup>3</sup>) permet de poser des passerelles vers les 3 litres de F1. Les motoristes le savent, qu'ils travaillent pour un constructeur de deux-roues ou pour le département R & D d'une marque d'automobiles. Et l'on peut penser que nombre d'ingénieurs qui animent le plateau de F1 pourraient très facilement plancher sur les quatre-temps moto." D'un côté la discipline automobile reine, en quête de regain d'audience. De l'autre, les trois catégories motos qui ne cessent, elles, de pousser l'audimat vers le haut. Et, au centre, des motoristes qui pourraient trouver là un peu plus qu'un débouché anecdotique contribuant aux financements colossaux de la F1. A méditer... ●

Option Moto - 19

# Repère 24 Heures du Mans



La 1000 R1 du Team 41 de Jean-Marc Delatang finit la course en douzième position et première des Stocksport.



## Option Moto dans la course

Certains jouent placé, d'autres misent tout sur une couleur... Option Moto, partenaire de deux machines, mise sur des valeurs sûres. Enfin, deux valeurs sûres, pour être tout à fait exact. Qui plus est, deux machines, disons plutôt deux teams qui ont, lors de la mythique épreuve mancelle, traqué le chrono 24 heures durant. La R7 superbike de Free-Bike s'est hissée, comme l'an passé, à la troisième place d'un podium trusté par les

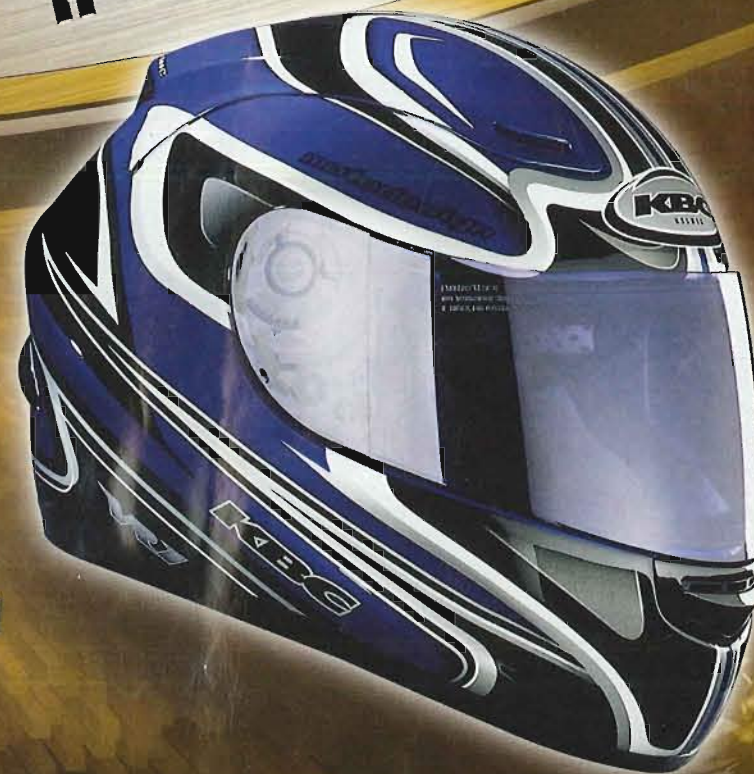
Suzuki du Sert. La R7 est pourtant la dernière vraie moto d'usine, une sorte de pièce d'orfèvrerie (qui a dit suisse ?). Seconde source de réjouissance intarissable pour les indémodables fans d'endurance que nous sommes, l'excellente première place en catégorie Stocksport de la JMD 41 (et douzième au général). Au passage, on remerciera Philippe Donischal, Fred Protat et Juan Eric Gomez (sur la n° 12) pour leurs prestations ainsi que Fred Notte,

Vincent Bocquet et Alexandre Gibet pour avoir mené la Yamaha 1000 R1 au terme de la course et ce, de main de maître ! De quoi enthousiasmer les 85 000 spectateurs qui ont fait le déplacement jusqu'au Bugatti en ce week-end du 12 et 13 avril. ●

Dernière pièce d'orfèvrerie engagée cette saison, la R7 de Free Bike appartient à la catégorie Superbike. Une catégorie onéreuse en voie de disparition...

design, technology and feeling\*

\* forme, technologie et sensation



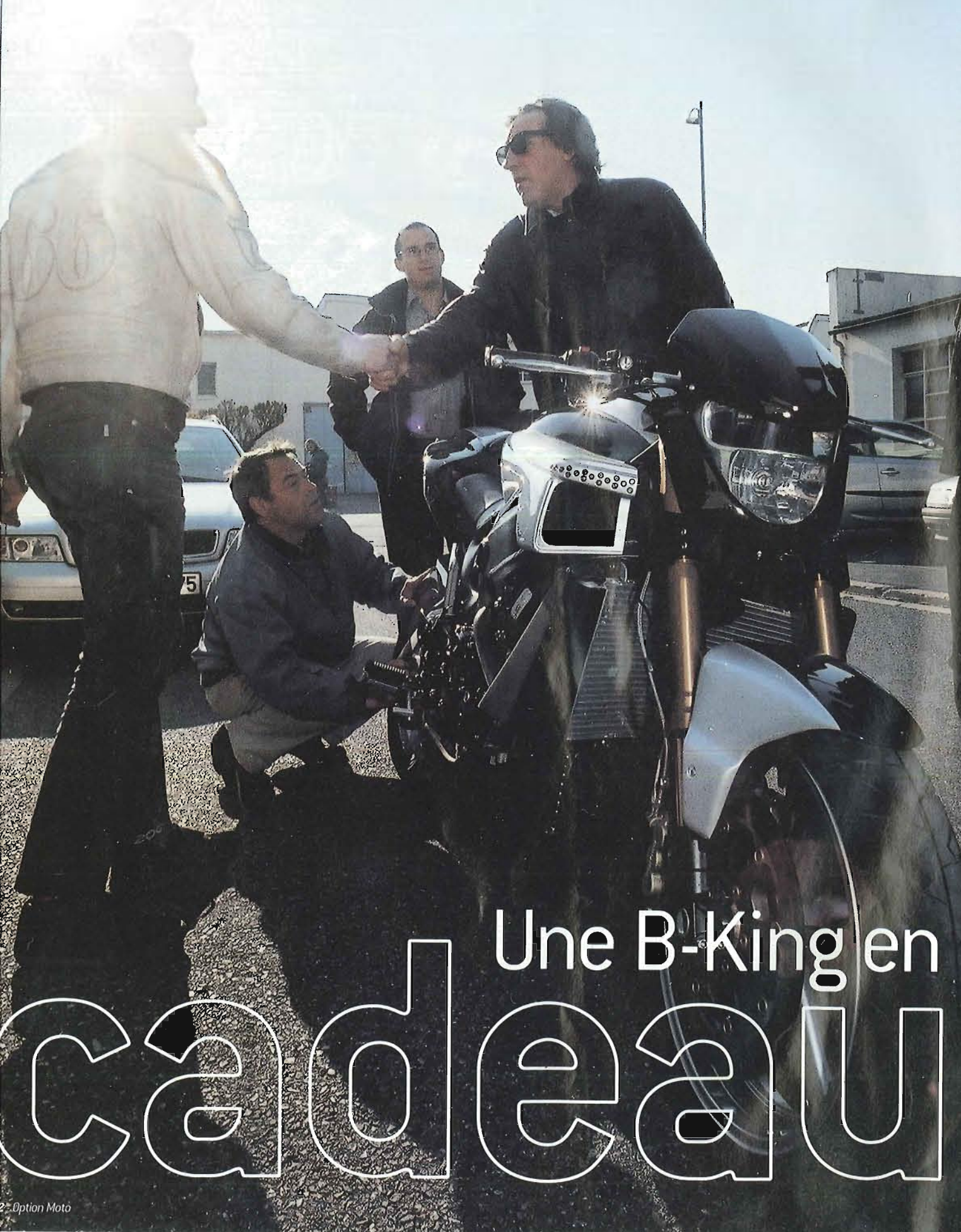
VR-1



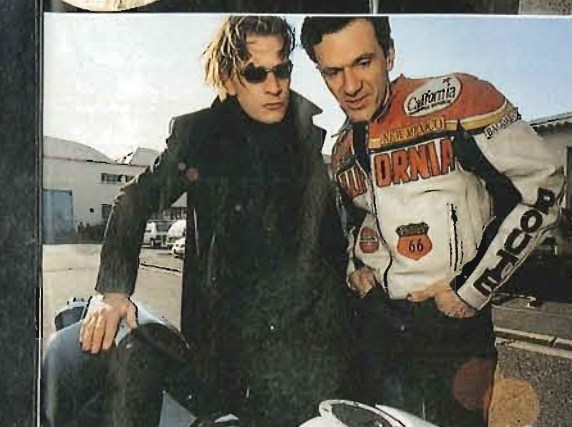
Coque = multi-fibres laminées et résine EPOXY, disponible en 2 tailles. Intérieur ULTRALUX, respirant, entièrement démontable, lavable et remplaçable. Visière en Polycarbonate de 2mm d'épaisseur, démontage facile, sans outils. Systèmes de ventilation performants.



distributeur exclusif France et Benelux - téléphone : 03 25 43 37 37



# Une B-King en cadeau



**"C'est vous qui faites ça ? Bravo, elle est superbe !" lance Gérard à Ludovic Lazareth, intimidé. Franche poignée de main et large sourire, l'histoire commence bien...**

*Texte : Claude de La Chapelle - Photos : Pat Millet*

**C**'est une belle histoire, un conte de fées des temps modernes. L'histoire d'un fils, Guillaume Depardieu qui, ayant découvert la B-King dans la presse, décide d'en offrir une à son père. Un cadeau d'exception, à la mesure d'une estime incommensurable. Un acte en forme de témoignage, mieux que des mots quelquefois difficiles à trouver. Avant cela, en secret, Guillaume avait pris le train, direction Annecy, pour établir avec Lazareth le cahier des charges d'une B-King au destin extraordinaire. "C'est la plus belle que j'aie faite. Je l'ai terminée dans la nuit. A 2 heures, j'ai pris la route pour Paris, c'est une journée formidable", annonce Ludovic ému, attentif aux questions et réactions du futur propriétaire. Deux heures plus tard, Gérard, sous le charme, a enfourché la B-King pour rentrer chez lui. Bien vu, Guillaume... ●

Gérard Depardieu, c'est un monument du cinéma, c'est aussi un monument tout court. Une gueule, un sourire, des mains immenses, une présence, un charisme. Tout le monde est impressionné. Coluche produisait le même effet lorsqu'il débarquait quelque part. Une forme de respect, certainement... C'est un moment fort. Ludovic est dans ses petits souliers... Nous aussi, heureux d'être les témoins de cette rencontre entre un dinosaure du cinéma et du tuning. Guillaume sourit, avec sa B-King en cadeau, que son père découvre pour la première fois : il a tapé dans le mille. Elle est sublime, hyper aboutie, Ludovic s'est vraiment dépouillé ! Guillaume observe la scène, tout en étant acteur. Cette B-King, s'il n'y avait cette maudite jambe... Je suis sûr qu'il s'en serait offert une. Gérard est un motard averti. Il possède sept motos : XJR 1200 et 1300, 600 et 1 000 Fazer, 1000 YZF... Que des Yamaha (il a même investi dans un immense magasin !). Il pose les bonnes questions, celles d'un roule-toujours (il est d'ailleurs arrivé en bécane), attentif au placement des mains, à la technique... Ludovic est dans son élément. Concentré, il explique ses choix techniques, l'audace de sa construction. Visiblement, Ludo apprécie d'avoir affaire à un connaisseur qui voit en sa B-King une machine à rouler, pas une simple œuvre d'art – ce qu'elle est par ailleurs.

es Depardieu et  
Ludovic Lazareth



Les présentations faites, Gérard enfourche la B-King, direction la piste d'atterrissage du Bourget pour une séance de photos. Gérard a trouvé sympa l'idée de faire poser les motos (Ludo a aussi amené sa 1000 FZR) aux côtés d'une belle hélice. Tout le monde pose : les gendarmes, une hôtesse... Gérard Depardieu fait recette.

L'explication de texte continue : "Hé ça, comment ça marche ?" demande l'acteur, en pointant le doigt sur la bonbonne de nitrous. Ludo explique. Il est dans son élément. Envolée, la timidité, le trac... Tutoiement de rigueur et embrassades avant le départ, une fois sans casque, une fois avec casque, c'est moins facile.

Pendant la séance de photos, plusieurs fois déjà, Gérard et Guillaume avaient pressé le bouton du démarreur, lâchant

quelques coups de gaz pour entendre la mécanique vivre. Là, sans que personne ne s'y attende, Guillaume attrappe le frein, ouvre les gaz et entame un furieux burn out. Chaud, le Guillaume. Il ne fait pas semblant d'être passionné, il trépigne. "Je vais demander à Ludo de me faire une bécane, peut-être sur la base d'un custom, à cause de mon handicap." On va lui couper une jambe sous peu, mais il veut continuer à rouler. Sacré gus.

"Alors, tu crois qu'il a aimé ?" lui ais-je demandé lorsque son père s'en est allé. "Je lui ai offert un instrument de liberté. Il ne m'a rien dit, c'est un grand pudique. Il ne me le dira que ce soir". Alors, qu'a-t-il dit ?



# MOTO EXPERT

L'ACCESSOIRE EST ESSENTIEL



## LE 1<sup>ER</sup> SAMEDI DE CHAQUE MOIS LE PLAISIR EST PERMIS...



### MOTO EXPERT, LES 3 FILONS DE L'OCCASION.



**GRANDE VENTE DE PARTICULIER À PARTICULIER.**

Tous les premiers samedis du mois, venez vous rencontrer, essayer et peut-être repartir avec celle dont vous rêviez. Chez MOTO EXPERT la convivialité assurée !



**EN DÉPÔT-VENTE.**

Un dépôt-vente à prix réduit. Nous nous chargeons de tout. Nous effectuons un test d'huile... Pas de surprises, nous faisons juste l'intermédiaire.



**LE SITE INTERNET. [www.motoexpert.fr](http://www.motoexpert.fr)**



Vous pouvez désormais acheter une moto d'occasion depuis votre home sweet home !



- 06 ST LAURENT DU VAR : 04 92 27 11 11
- 07 MARSEILLE : 04 96 12 51 00
- 08 IFS : 02 31 83 80 70
- 09 ANGOULEME : 05 45 22 53 31
- 10 LA ROCHELLE : 05 46 28 22 22
- 11 BOURGES : 02 48 68 97 10
- 12 ST BRIEUC : 02 96 75 00 30
- 13 ROCHE LES BEAUPRE : 03 81 60 11 11
- 14 VALENCE : 04 75 82 05 95
- 15 CHARTRES : 02 37 24 29 06
- 16 BREST : 02 98 41 36 39
- 17 QUIMPER : 02 98 90 83 00
- 18 NIMES : 04 66 04 18 15
- 19 TOULOUSE : 05 61 86 34 14  
05 34 25 87 33
- 20 ST JEAN DE VEDAS : 04 67 47 11 11
- 21 RENNES : 02 99 54 17 70
- 22 CHATEAUXROUX : 02 54 61 53 87
- 23 ST CYR SUR LOIRE : 02 47 41 22 22
- 24 ST MARTIN D'HERES : 04 38 37 11 11
- 25 LONS LE SAUNIER : 03 84 86 09 09
- 26 ST ETIENNE : 04 77 47 28 82
- 27 ST GERMAIN LA PRADÈ : 04 71 01 01 01
- 28 REZÉ : 02 51 11 05 86
- 29 LA CHAPELLE ST MESMIN : 02 38 71 11 11
- 30 BOE : 05 53 67 52 20
- 31 MONT DE MARSAN : 05 58 46 51 51
- 32 SAUMUR : 02 41 67 77 34
- 33 LES PONTS DE CE : 02 41 69 15 15
- 34 CHERBOURG : 02 33 43 35 39
- 35 REIMS : 03 26 61 92 87
- 36 LAVAL : 02 43 53 37 48
- 37 MAXEVILLE : 03 83 35 58 58
- 38 LORIENT : 02 97 81 01 89
- 39 VANNES : 02 97 69 01 25
- 40 WOIPPY : 03 87 31 91 83
- 41 NEVERS : 03 86 90 97 77
- 42 SECLIN : 03 20 97 66 26
- 43 LE PORTEL : 03 21 80 59 18
- 44 BAYONNE : 05 59 50 00 42
- 45 PERPIGNAN : 04 68 54 90 53
- 46 GEISPOLSHHEIM : 03 90 40 08 88
- 47 CHALON/SAONE : 03 85 90 80 11
- 48 LE MANS : 02 43 84 94 64
- 49 ROUEN : 02 35 72 29 45
- 50 MANTES LA JOLIE : 01 30 92 40 40
- 51 LA GARDE : 04 94 08 31 34
- 52 AVIGNON : 04 90 88 20 29
- 53 LA ROCHE/YON : 02 51 05 18 83
- 54 FONTAINE LE COMTE : 05 49 30 30 30
- 55 FEYTIAT : 05 55 31 04 04
- 56 EPINAL : 03 29 34 67 71
- 57 LA VILLE DU BOIS : 01 69 01 40 40
- 58 COLOMBES : 01 42 42 90 90
- 59 ST OVEN L'AUMONE : 01 39 09 09 09

#### OUVERTURE

LE 19 AVRIL 2003  
49 MOTO EXPERT COLLEY  
130 Boulevard de Strasbourg  
02 41 75 47 60

LE 26 AVRIL 2003  
65 MOTO EXPERT TARBES  
49 ter route de Lourdes.  
05 62 32 99 60

LE 3 MAI 2003  
79 MOTO EXPERT NIORT  
17 rue des charmes bessin

CONTACT FRANCHISE :  
Willy FOURREAUX, au  
02 43 85 29 88

Photographies non contractuelles. Voir conditions en magasin. MOTO EXPERT

Ayez la fibre synthétique

# Prenez-vous une veste !

Vous invitez une femme à monter derrière vous ? Alors, prenez-vous une veste : l'élégance de ce vêtement fera mouche. Les coupes sont innovantes et existent dans tous les styles : sobre, raffiné, sportif, citadin... Il y en a même pour elle !



● Avec la **Baker Gore Tex, Dainese** introduit une coupe innovante et très élégante, plus longue qu'un blouson mais plus courte qu'une veste. Elle est adaptée à tous les climats et offre confort et sécurité sans faille. Protections composites amovibles, emplacement pour Back Space, etc. Noir uni ou associé aux jaune, beige, rouge, bleu, gris, vert foncé. Pour lui du 44 au 64 ou elle du 40 au 52. 380 €.

● Avec sa nouvelle **Signature, Dainese** équipe les femmes pour la ville comme pour la route. Cette veste de texture raffinée mais de style sobre assure une élégance et un confort formidables. Tissu déperlant, doublure thermique amovible en microduvet, protections extractibles, possibilité d'insertion de la dorsale Back Space G2... Beige, bleu, vert, rouge, noir. Du 40 au 52. Env. 430 €.



● L'**Alpinestars 4W Downtown Drystar** pour femme a un look à la fois route et urbain. Cette veste très mode, étanche et respirante a été spécialement dessinée pour l'anatomie féminine. Elle est élégante par tous les temps. Protections aux normes CE et poche pour dorsale. Panneaux réfléchissants. En noir, gris ou bordeaux. Du S au L. Env. 191 €.



● L'**Alpinestars Sprint Gore-Tex** est parfaite pour les virées du week-end ou les déplacements quotidiens. En Cordura respirant doublé Gore-Tex, elle dispose de protections aux normes CE, d'un compartiment pour dorsale et de panneaux réfléchissants. En noir-gris, rouge-noir ou bleu-gris. Du XS au XXL. Coupe femme du S au L. Moins de 340 €.



● La **Bering Piccadilly** affiche une allure décontractée. Elle est 100 % étanche et offre protections, dorsale, zip d'union au pantalon, doublure polaire, protection de zip anti-froid, éléments réfléchissants. En bleu ou noir. Du XS au XXXL. 290 €.



● En version prune ou argent, la **Bering Beverly** dédiée à la femme est une réussite. Esthétique, elle se dote également d'atouts techniques : étanchéité, doublure thermo-alu, protections et dorsale, éléments réfléchissants, col amovible. En anthracite aussi. Du 0 au 5. 180 €.



● La **Byxes Touring** joue la carte de la discrétion, un plus pour les motards urbains ! Cette veste polyvalente et bien équipée offre une membrane étanche et respirante sous le Cordura, une doublure thermo-alu amovible pour les grands froids, un filet réfléchissant, des protections, un serrage taille et cou, des poches partout, un col droit anti-remous... Du 46 au 56. 234 €.



● **DMP** habille les enfants avec le même soin que les grands, comme le montre la veste **Kid** étanche, munie de renforts coudes, épaules et dos amovibles, de filets réfléchissants, d'un col confort, de multiples poches et de serrages pratiques ! Gants et pantalons coordonnés. Bleu ou rouge. En 6, 8, 10, et 12 ans, contre 108 €.



● Indispensable à votre garde-robis, la **BLH Clara** allie Taslon, fibre technique et tissus réfléchissants 100 % étanches. Elle réunit coques de protection, dorsale et doublure thermo-alu amovibles, manches préformées et poche portable. Noir anthracite ou noir-gris. Du XXS au XL. 189 €.



● La **BLH Sterling** a toutes les qualités techniques pour combattre froid et pluie... en garantissant votre sécurité. Sa grande innovation est un système pare-neige que vous trouverez sur sa doublure. Panneaux réfléchissants, renforts en tissu ballistique, coques de protection, dorsale, manches préformées... En noir. Du XS au XXXL. 230 €.



● Un zest de féminité dans la **Nirvana** d'Ixon près du corps, en fibres et enduction interne étanche et respirante. Protections aux normes CE et renfort dorsal, doublure hiver en nylon et satin, poche téléphone, serrages taille et poignets, col peau de pêche, soufflets d'aisance sur les hanches, zip pantalon. Noir-argent et gris-rose. Du XS au XXL. 145 €. Access Equip Motos.

● Ixon dédie une partie de sa collection aux motards des villes. Ainsi la **City** est entièrement conçue en fibres techniques, 100 % étanche, dispose d'inserts respirants, d'une doublure hiver, de protections aux normes CE, d'un renfort dorsal amovible, d'une matière réfléchissante au col, d'un cintrage au dos et d'un serrage du bas. Noir ou gris. Du XS au XXXL. 153 €. Access Equip Motos.



# Tendance

Ayez la fibre synthétique



● **Doupeux Gaubert** existe depuis 1983. C'est l'un des plus anciens acteurs de la moto ! La veste **Adrenaline** illustre sa perpétuelle évolution. Elle utilise des matériaux dernier cri : Airdura et nylon, doublure amovible par zip, protections aux normes CE, renfort dorsal, serrages aux manches et à la taille par scratch, inserts réfléchissants. En noir. Du XS au XXXL. 144 €.



● En Cordura et Tactel, pratique, élégante et unisexe, la **Cambridge de Clover** est la veste city par excellence, destinée à ceux qui visent le produit classique et sport sans négliger la technicité. Doublure thermique pour les mois froids même à -25 °C, double fermeture par zips et clips, ceinture, protections et aérations.



● La **Clover Prescott** a été créée pour le touring. Idéale quel que soit le temps, son style classique n'entache pas ses qualités techniques : Cordura, doublure Microvaltherm Climacontrol anti-froid, doublure anti-vent, renforts préformés et protection dorsale, inserts réfléchissants, poches étanches, à assortir avec les pantalons de la marque.

● Uniquement pour les hommes, la **Triumph Summit** est imper, respirante et coupe-vent. Doublure et capuche amovibles, protections amovibles, poche étanche pour les gants à l'arrière, zip d'union aux pantalons de la gamme, option cache-col. Bleu clair ou bleu foncé. XS à XXL. Moins de 230 €.

● La **Triumph Hurricane** unisexe étanche et coupe-vent comprend doublure amovible, protections et dorsale à double densité amovibles, panneaux de ventilation cachés, détails cuir aux poches, à la taille, zip de raccord aux pantalons de la gamme. Noir. S à XXXL. Env. 240 €.



● La **Ducati Rombo** pour homme et femme, de coupe assez courte et ample, réussit le tour de force d'allier l'esprit sport à l'élégance italienne. En jaune, rouge ou noir. Du S au XXL. 251 €.

● La **Ducati Voyager** a une allure folle et vous garantit un look très smart. De XS à XXL. En rouge bien entendu, mais aussi en gris ou tout noir. Moins de 380 €.



● Dans la **Nomad d'Arlen Ness**, vous vous sentirez l'âme d'un voyageur ! En Cordura, Dynatec, Tactel, traitée Teflon 100 % étanche, elle dispose de protections aux normes CE et d'une dorsale, d'une doublure hiver amovible, de serrages taille, bras et poignets. En noir. Du 48 au 58. 390 €.



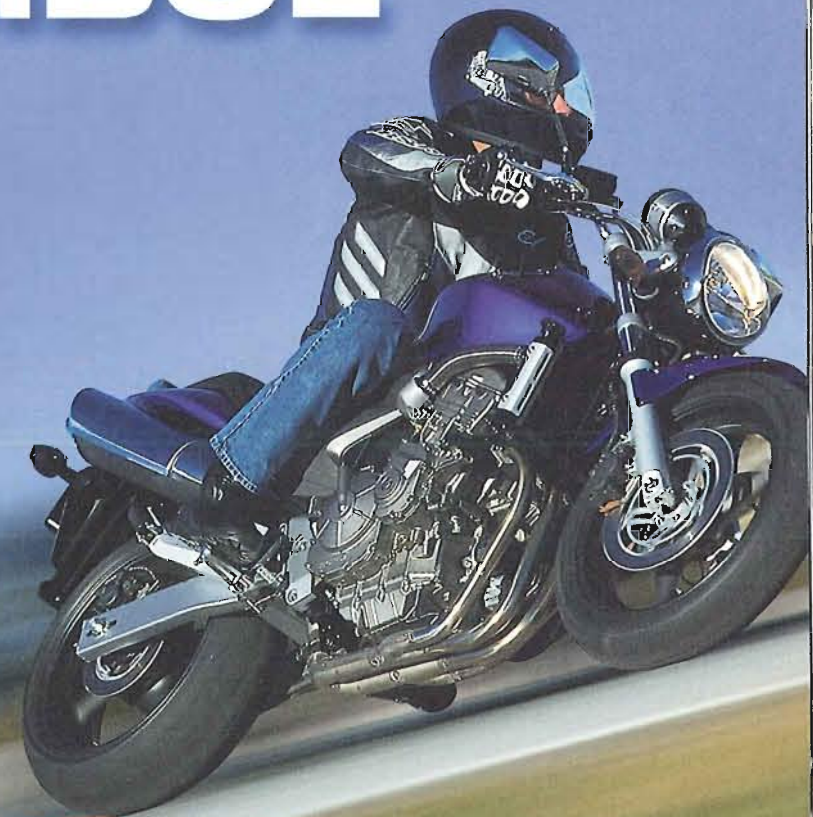
● Pour se sentir bien, rien de mieux que la bien nommée **Feeling d'Arlen Ness** en Tactel, avec membrane étanche et respirante, traitement Teflon 100 % étanche, protections et dorsale, matériaux réfléchissants et serrages taille et poignets. Noir. Du 48 au 58. Moins de 180 €.



# HONDA

The Power of Dreams\*\*

## SEX SYMBOL\*



La nouvelle Honda Hornet 600 vous invite à tous les plaisirs avec son 4 cylindres rageur, sa partie-cycle agile et précise... Sans oublier le plaisir des yeux avec son esthétique de sex-symbol\*.



Nouvelle



www.honda.fr

# Tendance

Ayez la fibre synthétique

● La veste X Tour de Richa fait dans le sur-équipement ! Son système de doublures multiples amovibles en fait un vêtement de toutes saisons. Étanche et respirante, elle se pare de renforts kevlar, protections aux épaules, coudes et dos, ventilation réglable buste et dos. En noir, noir-gris, noir-bleu. Du XS au XXXL. 299 €. Distrimoto.



● Avec la veste Citta d'IXS, qui est sobre et citadine, vous êtes dans tous les cas élégante et à l'abri des caprices de la météo. A porter en toutes circonstances ! Elle est idéale pour circuler en scooter ou en 125 cm<sup>3</sup>. En Oxford doublé de résille anti-septique avec une doublure thermo-amovible et des manches ergonomiques. Sa taille est réglable. En noir ou beige. Du XS à XXXL. 245 €.



● Pour une utilisation urbaine, la Hein Gericke Brooker collectionne les plus : membrane Gore-Tex résistante à l'eau, au vent et respirante, doublure thermique doublée polaire, protections rigides aux épaules et aux coudes, Backshock, poches avec rabats, ceinture ajustable par pattes de serrage latérales, coutures de sécurité. Du S au XXL. 340 €.



● Richa fait dans la dentelle ! Mesdames, la veste Ellen, ses courbes et sa coupe adaptées à votre anatomie sont dessinées pour votre confort et votre sécurité ! Taille cintrée, doublure amovible, protections, embouts en néoprène translucide et la sangle de serrage du zip central. En noir, gris, framboise ou vert. Du XS au XXL. 196 €. Distrimoto.

● La veste Sidney de Hein Gericke est faite pour les femmes qui aiment la moto mais pas au détriment de leur féminité. Taille réglable par pattes latérales pressionnées derrière, passe-pois verticaux des épaules jusqu'en bas et sur les manches pour affiner la silhouette. En bleu, rouge ou beige. 150 €.



● La Roma, de Furygan, affiche un style décontracté, grâce à ses deux grandes poches à rabat. Elle est 100 % imper et cache des renforts de protection et une doublure isothermique amovible. En noir ou beige. Moins de 300 €.



Dans la gamme Force One, voici la veste Primo étanche, look sport, avec doublure matelassée réglable amovible. Équipement très fourni : col confort, renforts épaules et dos, logos réfléchissants, demi-zip, attache au pantalon, 2 poches, protections et dorsale. En noir-gris. 145 €. Distrimoto.

● Issue de la "new collection" Furytux de Furygan, la Visor exhibe un look résolument city, technique, pratique et sans chichi et se décline en noir, beige ou bleu. 220 €.



Option Moto

Photos non contractuelles - Brice Agnelli

**BANDIT 600**  
**TARIF GSF600 N >>>> 6149 E**  
**PROMO GSF600 N >>>> 5899 E**  
**TARIF GSF600 S >>>> 6449 E**  
**PROMO GSF600 S >>>> 6099 E**  
**JUSQU'AU 31 MAI**



Du 21 mars au 31 mai 2003, les Bandit 600 bénéficient de prix promotionnels incroyables : 5 899 € (38 694,90 F) au lieu de 6 149 € (40 334,80 F) pour la Bandit 600 N et 6 099 € (40 006,82 F) au lieu de 6 449 € (42 302,67 F) pour la Bandit 600 S. A bon entendre...

Suzuki recommande **Castrol**

**SUZUKI FINANCE**

**SUZUKI ASSURANCES**

**SUZUKI**  
 Ride the winds of change™

suzuki-moto.com



24 heures du Mans  
GSX-R 1000 du SERT



la machine qui  
**SERT à gagner**

Les deux Suzuki du SERT sur le podium avec des moteurs stock ? Option Moto a mené l'enquête. Le patron du team lève le voile sur le soutien



de Suzuki et le réglage des moteurs et des parties-cycles. Et invoque le "flair" des vieux limiers. Décodage.

Texte : Stéphane Jahan - Photos : Sylvain Le Bellec

A peine arrivée en concession et déjà brillante en compétition. Pas de doute, c'est une GSX-R !



Elle est belle, tient la dragée haute à toutes les concurrentes qui sont engagées en Superproduction, gagne les 24 Heures du Mans pour la deuxième année consécutive et entraîne sa jumelle sur la seconde marche du podium manceau (contrairement à l'année dernière, c'est la numéro un qui s'est imposée). La GSX-R 1000, qui présente cette année une silhouette affinée, ne fait pas dans la demi-mesure. Sa victoire entérine toutes les bonnes choses qui ont été dites sur son compte depuis sa sortie officielle dans les concessions. Et il faut vous préciser que les machines sont identiques en tous points. Toutes deux ont été préparées au sein du laboratoire vendômois du Suzuki Endurance Racing Team et revendiquent une sacrée paternité. "Nous n'avons pas d'ingénieurs. Notre expertise est faite de gens ingénieux, déclame le sieur Méliand, à la tête du SERT depuis vingt-deux ans, quand on évoque une possible intervention d'un ingénieur motoriste dans la préparation de la 1000.

Règlement oblige, le moteur de la Suz' n'est pas préparé." Dominique Méliand est celui qui, avec Christophe Guyot — alors représentant des pilotes —, déclarait en octobre 2000 que les courses d'endurance coûtaient trop cher, et qu'il serait bon d'aligner des motos aux moteurs et aux parties-cycles "stock". Pour vous donner un ordre d'idée, un moteur de l'époque valait la modique somme de... 500 000 francs ! L'homme avait fort à faire avec les GSX-R mixtes à air et huile des années 90. "L'huile, c'est super, cela permet de bien absorber la chaleur, mais le revers de la médaille c'est qu'arrivé à un certain point, il faut qu'elle redescende en température : c'est là que le bât blesse", rappelle celui qui était surnommé "la Chaudière" (un comble pour un ancien chauffagiste !). Alors, le refroidissement à eau de la dernière génération de Gex fait plutôt bien les affaires du Sert. Ceci dit, même si la machine est très bien née, voilà qui ne remet bien sûr pas en cause les compétences d'un J.-P. Boisgontier (Monsieur Moteur).



Si vous êtes fortiche au jeu des sept erreurs, le singulier étiquetage de cette GSX-R ne vous a pas échappé : un numéro trois sur la croupe, et un numéro deux sur la poupe... Explication : nous étions présents dès les essais des 18 et 19 mars au Mans, et les dossieriers finaux n'étaient encore en place.



Le changement de pilote et le ravitaillement, c'est 15 secondes maxi



Un ravitaillement très rapide, c'est bien sûr un moyen comme un autre de gagner de précieuses secondes. A chaque relais, on peut changer les coussins de selle pour adapter la moto à la morphologie du pilote. Ou encore modifier la boîte de vitesse (seul Gimbert roule avec les rapports en position standard).

## 24 Heures du Mans GSX-R 1000 du SERT

d'un Rémi Vuillet [Môssieur Informatique] ou de Messieurs Voisin, Cadiou et Barbier, les spécialistes du réglage des parties-cycles. Ajoutez à ceux-là une demi-douzaine de talentueux pilotes toujours prêts, une trentaine de vacataires [nourriture, chronos...] et vous obtiendrez de quoi faire "prendre" une sauce. Pas en cinq sec, non, mais sur du long terme, comme les épreuves d'endurance l'exigent.

**Mais si elles sont toutes pareilles, pourquoi la GSX-R gagne-t-elle tout le temps ?**

Ah Ah, ami lecteur, voici qu'une question fort perspicace point en toi ! Pourquoi la GSX-R mène-t-elle le bal ? Nous avons posé la question à Dominique Méliand lors des premiers essais qui se déroulaient au Mans les 18 et 19 mars. Par ordre d'importance, Dominique évoque trois axes. Et le premier (et pas des moindres) concerne l'implication de Suzuki. Car comme le règlement l'exige, le moteur est standard. Libre certes, mais standard. Et la force du SERT, c'est la possibilité de passer au banc de nombreux moteurs avant d'opter pour celui qui équipera la moto de course. Et si la boîte à air et la rampe d'injection restent également d'origine, il va sans dire qu'une multitude de tests valent mieux qu'un réglage fait chez une concession près de chez toi. Donc, les fonds engagés (même s'il sont moindres que par le passé) restent très importants.

Deuxième point, la moto. La GSX-R arrive en caisse dans les locaux du team, comme n'importe quelle autre moto dans n'importe quelle concession. S'ensuit une métrologie minutieuse qui, si elle est faite avec soin, permet de mettre du bon gros gaz pendant vingt-quatre heures sans souci. "L'époque des métrologies à 10 ou 15 grammes près est révolue, témoigne Dominique. Il y a dix ans, on ne pouvait pas gagner si on ne construisait pas une moto de A à Z. Mais la GSX-R est une super moto et un privé peu brigueur le top ten sans courciller ! Nous avons exactement le même moteur que les autres, je vais juste tirer le maximum du moteur, le dernier cheval sera sorti... On n'en met pas plus, mais surtout on n'en met pas moins..."

Cette dernière phrase, un brin énigmatique, a le mérite de mettre en évidence la force de cette structure : mesurer de nombreux moteurs pour ne garder que les plus puissants. Et puis, tertio, il y a le "snif", comme le définit très justement Dominique Méliand. Comme qui dirait : du flair... Des sensations, une intuition que seules des années de présence en course permettent de développer. Un sens supplémentaire, comme un vieux pneumatisme qui viendrait douloureusement vous annoncer un "grain", et qui permet parfois de pressentir les événements de course avant qu'ils n'arrivent. Mais sans mysticisme, sans ésotérisme.

Mais, naturellement, le moteur n'est pas le seul responsable de la réussite en course. Il y a, entre autres, les suspensions. Observez la somptueuse fourche



**Le moteur est stock, mais la métrologie permet d'en extirper le dernier cheval**



Si le règlement interdit de modifier les formes du carénage, en revanche on peut très bien aménager le radiateur d'eau. C'est chose (amplement) faite avec ce "morceau" de radiateur. Arrêtez-vous également sur le freinage de titan équipant la GEX : étriers à six pistons taillés dans la masse munis d'une fixation radiale en bas d'une fourche Showa made in Japan, cela va de soi... Ça en impose un max, non ? Mieux encore, la ligne complète de facture Devil terminée par un silencieux en alliage de titane. Maousse, on vous dit ! Et pourtant si légère.

Showa de 53 mm de diamètre, qui est entièrement réglée par les ingénieurs japonais selon les indications du SERT. Ou encore le mono-amortisseur, signé Showa lui aussi : il a été complètement revisité en hydraulique par les spécialistes sus-nommés. Quid du bras oscillant ? C'est le bras d'origine qui, comme la boucle arrière, a été modifié. Le règlement autorise les modifications du cadre. Pourtant, les techniciens du SERT n'ont pas jugé nécessaire de le retoucher. Et quand bien même ils auraient cherché à accroître encore sa rigidité, Dominique Méliand assure qu'il n'aurait rien révélé de la méthode... Vilain cachottier !

**Un carénage tout en fibre de carbone et en Kevlar, et un radiateur sur mesure, s'il vous plaît !**

Allons voir à présent du côté du carénage, qui reprend trait pour trait le design de la Gex standard. Il est complètement refait. Staeffler, une entreprise spécialisée dans le travail de la fibre, l'a reconstruit en fibres de carbone et en Kevlar. La légèreté et la solidité ne sont-elles pas indissociables en course ? Mieux encore : le radiateur a été entièrement repensé par le team. Et soustrait par Radia Soudure, un spécialiste de l'aluminium qui exerce du côté de Vichy. Le travail des "vendômois volants" consiste à étudier le passage de l'eau dans le faisceau. Il s'agit du circuit extérieur au bloc dans lequel passe de l'eau, et non du liquide de refroidissement, explique Dominique. En effet, le liquide de refroidissement est proscrit en course, parce que s'il venait à se répandre, il rendrait la piste glissante. Un autre exemple de changement ? Les platines des repose-pieds sont dessinées par le staff puis réalisées par un sous-traitant. Enfin, vous vous demandez certainement quelle peinture chausse miss Suzie. Eh bien, elle rentre dans de confortables 16,5/6 ou 6,25 pouces, et ce via de belles jantes Marchesini. Il paraît même qu'on peut les trouver dans le commerce. Et vous pouvez y aller : le team a roulé dessus pendant vingt-quatre heures. Ce Sert sert à sa manière votre GSX-R 2003. ●

### SPECIFICATIONS

#### Suzuki 1000 GSX-R Team officiel SERT

- **Moteur** *Quatre-cylindres en ligne, puissance non communiquée, métrologie complète réalisée par le SERT à Vendôme [Loir-et-Cher].*
- **Freinage** *Disques Suzuki, étriers radiaux Nissin à 6 pistons taillés dans la masse.*
- **Châssis** *Cadre standard, boucle arrière et bras oscillant modifiés. Amortisseur et fourche Showa, jantes Marchesini.*
- **Habillage** *Complètement refait en carbone Kevlar par Staeffler.*
- **Contact** *SERT, au : 02 43 85 49 07.*



Le team passe de nombreux  
moteurs au banc avant de  
pencher pour le bon

Amortisseur et fourche  
Showa réglés à l'usine  
japonaise, ligne complète  
Devil avec silencieux en  
titane... Du tuning ou bien  
de la compétition ?  
Les deux, mon général !  
Matez un peu ce passage  
de roue. Le carénage a  
l'air stock, mais il est  
réalisé en carbone-Kevlar.

Suzuki GSX-R 1100 street  
Nicolas et Laurent Salvati



Une famille de mordus a glissé une GSX-R dans une  
peau de cobra. Puis, la saison de la mue est venue.  
Et la bête s'est mise à cracher un venin nouveau.  
Disséquons le résultat. De sang froid, bien sûr.

Texte : Frank Février - Photos : Sylvain Le Bellec

# Trip Cardio toxique

Suzuki GSX-R 1100 street  
Nicolas et Laurent Salvati

Une peinture "peau de serpent",  
dont les motifs fourchus renvoient  
des reflets changeants.

Le coût de la réalisation est estimé à  
20 000 € de pièces... et la mue du  
cobra n'est pas terminée ! Les pinces  
avant seront remplacées par des  
radiales Discacciati, tandis que le  
frein arrière recevra une commande  
au pouce. MG compétition (qui signe  
les disques) fournira les bas de four-  
che en vue de l'adaptation des  
étriers radiaux. Notez la pureté du  
compteur (qui surplombe un amorte-  
ur de direction Bitubo), dû à l'allemand  
Willis Moto Design, distribué par  
Cannes Motos Service.

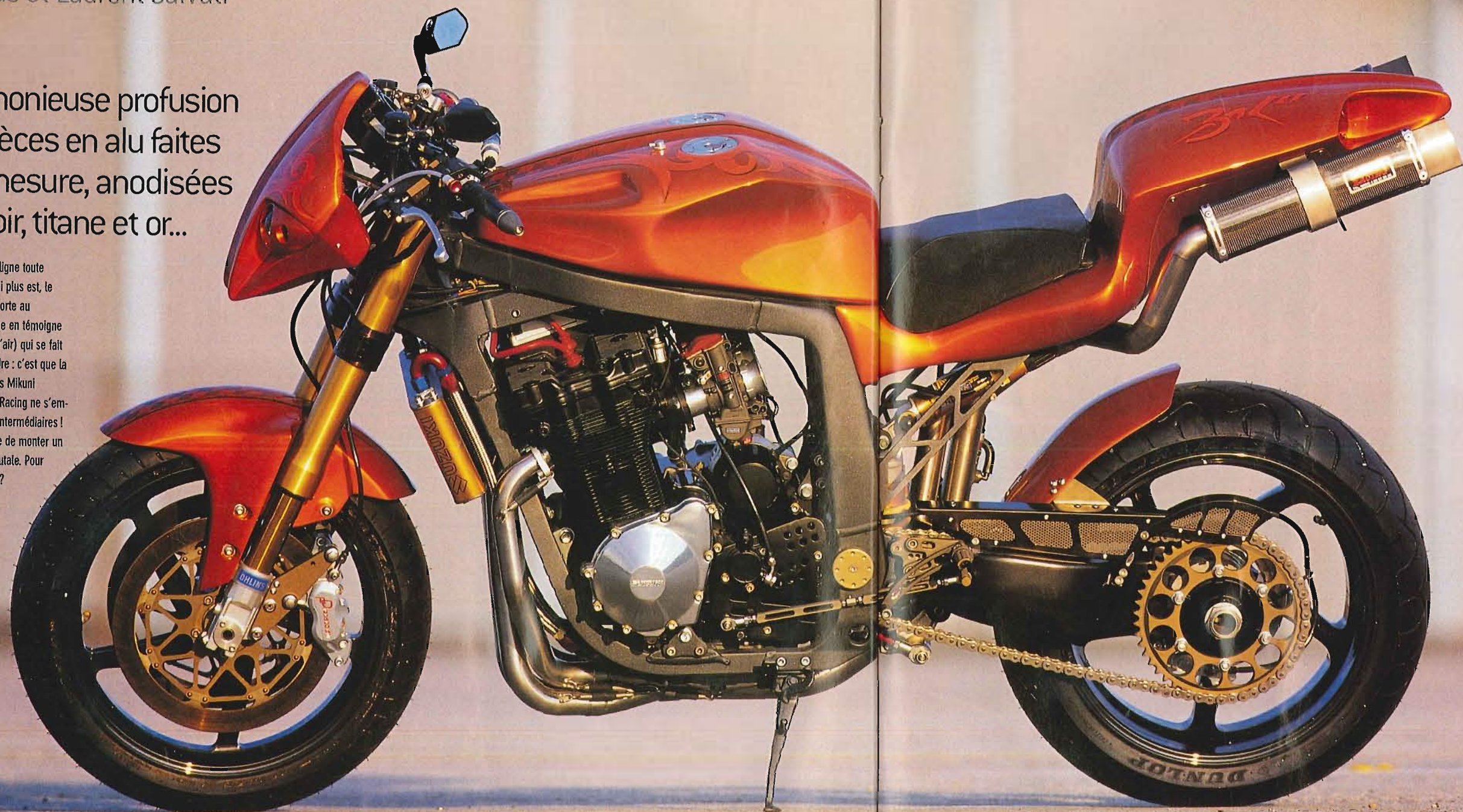


**S**ueurs profuses, hypersalivation, douleurs  
épigastriques : ce sont les premières mani-  
festations cliniques qui interviennent trente  
minutes après une morsure de cobra. Son  
venin cardiotoxique entraîne une perte de  
conscience progressive, suivie d'un décès rapide par  
asphyxie. Si les détails de finition et le design apparenté  
cobra de cette GSX-R 1100, signée Nicolas et Laurent  
Salvati père et fils, vous donnent des bouffées de chaleur,  
vous font saliver, vous nouent les tripes, vous étour-  
dissent ou vous coupent le souffle, alors, prenez du recul.  
C'est la tactique que préconisent les spécialistes en pré-  
sence de ce reptile : il faut reculer lentement. D'autant  
que le cobra cracheur projette son venin à trois mètres.



Harmonieuse profusion  
de pièces en alu faites  
sur mesure, anodisées  
en noir, titane et or...

Observez cette ligne toute  
reptilienne... Qui plus est, le  
ramage se rapporte au  
plumage, comme en témoigne  
le grand trou (d'air) qui se fait  
jour dans le cadre : c'est que la  
rampe de carburants Mikuni  
Yoshimura Bihl Racing ne s'em-  
barrasse pas d'intermédiaires !  
Nicolas envisage de monter un  
phare de MV Brutale. Pour  
adoucir la ligne ?



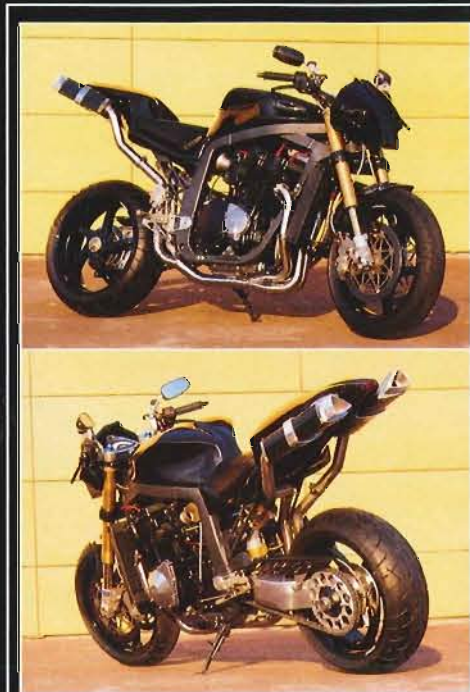
Envisageant les yeux, ce qui peut provoquer une ulcération  
de la cornée. Et croyez-en notre expérience : à Option  
Moto, cette street bike nous a déjà tapé dans l'œil : c'é-  
tait en septembre 2001 (lire l'encadré). Depuis, la bête  
fait sa mue et revient se faufiler dans les pages du ma-  
gazine. Séance de vivisection. On observe que le tête de  
pêche, toujours aussi fourchu, a perdu ses paupières  
afin de poser un nouveau regard sur ses proies. La sur-  
prise vient surtout du dos orange du cobra, ex-  
périmenté par Dream Tech, à Toulouse : il arbore des  
motifs "changeants en fonction de l'orientation", détaille  
Nicolas, le père. L'examen des entrailles révèle la pré-  
sence d'une nouvelle rampe (c'est l'espèce qui veut ça)

de carburateurs Mikuni Yoshimura, dénichée chez Bihl  
Racing, qui lui permet de cracher son carburant avec  
toute la méchanceté du monde. "Au lieu d'envoyer un  
jet d'essence, elle envoie un brouillard, s'enflamme Ni-  
colas. Elle est très rare et très chère. C'est un top !" Mais  
soyons un peu langue de vipère : sur sa route, le ser-  
pent à lunettes n'a pas peur d'engloutir des proies plus  
grosses que lui, n'est-ce pas ? Or, un détail nous fait ti-  
quer : la gueule béante des carburateurs démunis de  
filtre à air. Doit-on comprendre qu'il s'agit d'une déclai-  
ration d'hostilité à des congénères plus agressives ou  
plus vigoureuses ? Si tel est le cas, nous redoutons alors  
que le dompteur de ce bestiau n'ait avalé des couleu-



res. Mais cessons de persifler. Intéressons-nous plutôt  
à la nouvelle peau du cobra. Nicolas a ainsi fait anodiser  
une profusion d'écaillés, pardon, de pièces en noir, titane  
et or, par Anomax, près d'Annecy. C'est le cas de toutes  
les pièces en alu fabriquées par Rizoma, dont certaines  
sont uniques : commandes reculées, pare-chaîne, tés  
de fourche, embouts de guidon, poignées, support des  
voyants du tableau de bord, éclairage de plaque, boccas  
de maitres-cylindres et rétroviseurs "taillés dans la  
masse, s'il vous plaît !" souligne Nicolas. "Je ne voulais  
plus de pièces polies, brillantes ou clinquantes, tranche-  
t-il. Ce n'est plus tendance. Et je voulais de l'harmonie.  
J'en ai marre des associations génétiques hors normes."

Ce cobra royal est équipé noblement jusqu'au bout des  
crochets, euh, des pinces : "Discacciati, un fabricant ita-  
lien de freins de compétition depuis dix-huit ans a fourni  
les deux pinces avant racing, l'étrier arrière, les maitres-  
cylindres de frein avant, arrière et d'embrayage", liste-t-  
il. Enfin, et même si un reptile ne transpire pas, Nicolas  
a tenu à lui greffer un nouveau radiateur trouvé chez  
Exact France, comprenant son support, ses caches et  
ses durits. Nicolas a usé d'une prudence de serpent dans  
la réalisation de son tuning : "J'ai passé plus d'heures à  
réfléchir qu'à produire, glisse-t-il. Il faut toujours que la  
préparation prime sur l'action." Prochaine mue : un mé-  
lange de noir brillant et de noir mat. ●



## Naissance du cobra

Cette GSX-R 1100 street doit son apparentement reptilien à  
Laurent Salvati, le fils du propriétaire. Laurent termine sa  
cinquième année dans une école de design  
parisienne, et devrait être embauché par  
Thierry Henriette. Le designer de la Voxan  
Boxer VB1 a remarqué l'étudiant il y a  
deux ans. En 2001, Laurent prend la moto  
de son père comme sujet libre de fin de  
troisième année, et pond ce design de  
cobra (paru dans Option Moto  
numéro 58). Laurent se rend chez  
Franck Carbone avec ses esquisses sous le bras, où il apprend à  
faire les moules. Lui et son père Nicolas décident alors que ce  
projet sera exemplaire en termes de finition et d'accessoires.  
Mais pour limiter les coûts, Nicolas met la main à la pâte. C'est  
lui qui adapte le superbe monobras de Honda RC 45 : "Le plus  
difficile, note-t-il, a été de le faire rentrer dans le cadre, puis  
d'aligner les roues". Ce qui évite au cobra d'avancer en crabe.



## SPÉCIFICATIONS

### Suzuki GSX-R 1100 street Nicolas Salvati

- Moteur Rampe Mikuni Yoshimura.
- Freinage Discacciati, disques MG Compétition.
- Echappement Collecteur Akrapovic et silencieux  
Salavati, ligne réalisée par Millet.
- Suspensions Fourche inversée de Yam R7.  
Manobras de RC 45, amorti Öhlins.
- Commandes Reculées Rizoma.
- Anodisation Anomax, près d'Annecy.
- Habillage Fibre de carbone, Franck Carbone.
- Peinture Dream Tech, à Toulouse.



Ducati 999  
Joël Muller



Le goût et les  
couleurs de la

# Superbike

"Il me reste à faire le traitement de surface du bras oscillant en noir mat, comme sur la moto de course, mais c'est beaucoup de boulot, remarque Joël. Quand je m'y mettrai, je ferai aussi le cadre en rouge pour dire : voilà, c'est la réplique totale. J'ai commandé la coque monoplace, mais elle n'est pas encore arrivée chez Ducati Performance."



Il a pris sa 999 de base (chacun ses basiques) pour la Ducati d'usine 2003 de Neil Hodgson, pilote en championnat du monde de Superbike. Tous les sponsors y sont. Tous les détails de peinture aussi.

Mais pas tous les chevaux. C'est un scandale. Récit.

Texte : Frank Février - Photos : Sylvain Le Bellec

Ducati 999  
Joël Muller



"Cette moto, c'est dur de lui rajouter des accessoires : elle est presque au top."

"Ce qui a été le plus dur ? Pour moi, rien, parce que ça fait des années que je le fais, évalue Joël. C'est un hobby qui dure depuis l'âge de 13 ans. Je dirai que les jantes avec le liseré n'ont pas été faciles à faire." L'arrière est bleue, comme celle d'Hodgson en SBK. "Sur la tête de fourche poursuit-il, j'ai enlevé la petite veilleuse que personne n'apprécie. A la place, on a mis un sponsor, comme sur la Ducati d'usine."



L'accent est de l'Est, la voix caverneuse et le débit lent : "C'est la rrréplique tôteaaale de la môto de Neil Hodgson et de Ruben Xaus. Pourrr me tifférencier par rapport aux ssautres 999 qui tourment tans la rrréction. Remarque, toit pas y'en afoir bôcoup." Vous pouvez tenter d'interrompre Joël Muller. De parler en même temps que lui. Plus fort, même. Il finira d'aporrdd sa phrassse. On vous épargne la retranscription de l'accent, maintenant que vous l'avez dans la tête (et on veut pas d'embrouilles) : "Celle-là, je l'appelle la Furax IV. La Furax III, c'était ma V-Max. Elle avait gagné tous les concours régionaux. Je l'ai revendue à un suisse. J'avais commencé par une KTM supermotard : je voulais juste une moto pour me déplacer. Et puis j'ai roulé sur circuit et je me suis cassé la clavicule. Puis j'ai eu une Buell XB 9R pendant un an et demi : je lui ai fait un tuning peinture. Elle avait tout plein de gadgets. Mais j'étais trop grand par rapport à la moto. SEH (c'est Ducati Metz) m'a fait la reprise pour une 999 en octobre. Ils m'ont repris la Buell 75 000 F : elle était concours, exceptionnelle, avec shift light et tout ; elle en valait 95 000. J'ai eu la toute première 999 en Lorraine. J'avais déjà pris rendez-vous pour la vidange, car je savais que j'allais rouler. Je roule par tous les temps. La Ducati, n'importe qui peut rouler avec. On se sent tout de suite à l'aise. Ce qui m'a plu, c'est la position de conduite. Je me sentais moins cassé que sur la 996 (je fais 1,85 m). La 999, c'est un rail. Et les nouvelles plaquettes, c'est le top !"

"J'ai envoyé un mail à tous les sponsors pour leur demander l'autorisation. Ça leur fait de la pub."

Après avoir fait débrider la 999 lors de la première révision des 1 000 kilomètres, Joël lui a greffé un "kit 999" comprenant une ligne Termignoni complète et deux fiches de débridage du boîtier d'allumage (qui "est mal placé"). Il est aussi descendu en taille de pneu arrière, au profit d'un 180 au lieu du 190 d'origine "pour favoriser la maniabilité". Enfin, il a renoncé à s'attaquer aux rapports de transmission. "Je voulais mettre une dent de moins, mais bon, déjà d'origine, elle part fort." La déco disons... colorée, est identique à celle des Ducati d'usine



Visiez les vis en étoile de réglage de dureté de la fourche Ducati Performance. "Tu peux presque la régler en roulant", dit Joël. La ligne racing Termignoni ainsi que le boîtier d'allumage portent la puissance à 140 ch. "La ligne, c'est juste pour le bruit, s'excuse-t-il : car débridée, elle roule déjà fort." Notez le cache-embayage en carbone...



2003. "J'attendais les premières courses de Superbike. Ça m'a pris d'un coup : j'ai vu tous les sponsors sur le site ducati.com. Il y en a une douzaine. J'ai envoyé un mail à tous les sponsors pour leur demander le droit. Ils étaient contents, ça leur fait de la pub. Il y a eu Fila, Michelin France, Shell qui m'ont envoyé des stickers. Ils n'ont pas tous répondu, mais je les ai tous mis quand même, ça leur fait de la pub. J'ai scanné tous les autocollants sur l'ordinateur, en grand, et ils ont été refait aux mêmes dimensions que sur la moto d'usine. Les carénages course sont pas 100 % les mêmes, mais j'ai respecté la taille des stickers et l'emplacement au millimètre. Ensuite, il y a eu la peinture. C'est Xavier la Flèche. Il fait un boulot nickel. Dernièrement, il a repeint six Audi A6 : dès qu'il y a un petit éclat de poussière, il reponce tout. Mais attention : tout le montage et le démontage des pièces, c'est moi. Mon peintre a souri parce qu'il avait juste à accrocher les pièces en cabine et à les peindre. Je reprenais les pièces à la maison, je les ponçais et je lui ramenais. Il y a eu trois couches de vernis. J'ai repeint en noir la partie arrière du cadre, comme sur la moto d'usine. J'ai fait aussi en noir les leviers de frein et d'embrayage et les platines de repose-pieds. Sur les clignos arrière, j'ai mis du Black Magic. Les clignos avant sont recouverts d'un vernis rouges. Et j'ai repeint l'échappement Termignoni en noir laqué pour en faire un sosie de la Superbike." Joël attend un coup de fil de Ducati Corse, pour la manche SBK de Monza, le 18 mai. ●



#### SPECIFICATIONS

##### Ducati 999 Joël Muller "Hodgson replica"

- Moteur *Bicylindre en V ouvert à 90°, de 998 cm<sup>3</sup>. 2 ACT entraînés par courroies. 4 soupapes, commandes desmodromiques. Puiss. : 140 ch.*
- Suspensions *Fourche inversée Showa, Ø 54 mm. Combiné arrière Showa.*
- Freins *Brembo. Av. : 2 disques de 320 mm. Ar. : disque de 240 mm.*
- Cadre *Trellis en tubes d'acier. Amortisseur de direction Boge.*
- Peinture *Xavier, Garage Hochard-Schmitt (Moselle). Tél. : 03 87 92 45 21.*
- Stickers *Dier, à Uberherrn (Allemagne).*
- Budget *3 000 € de pièces et de peinture.*
- Contact *Joël Muller, au 06 86 14 18 43.*

Yamaha RZV 500 R  
Wyn Belorusky



# Et si c'était la sportive ultime ?

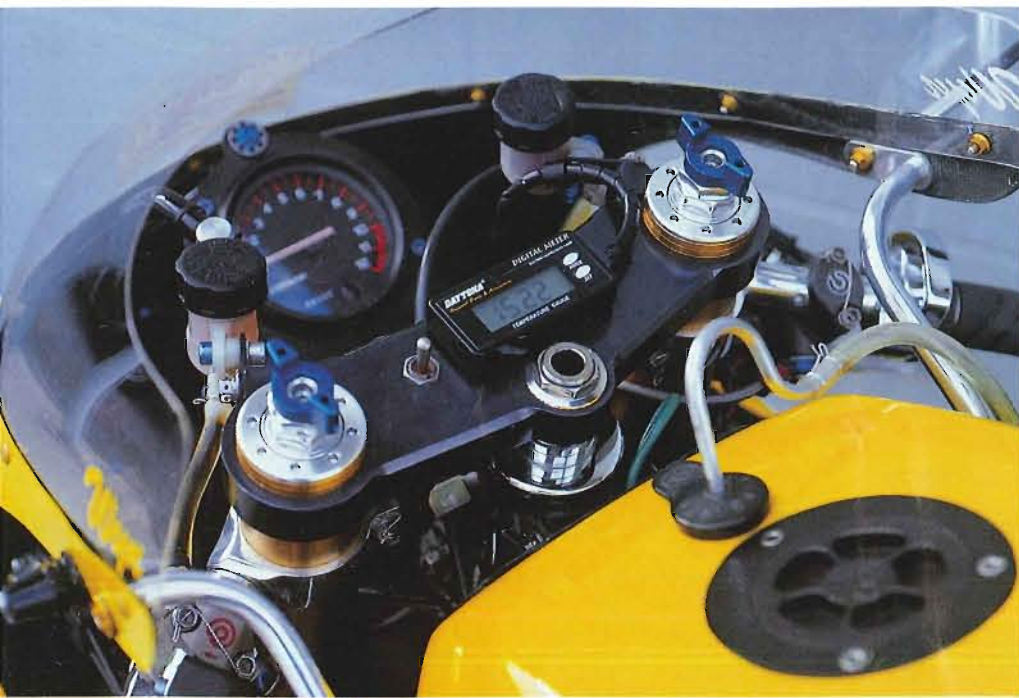


Sur la base d'une petite bombe deux-temps, un ancien mécano de l'armée américaine s'est mis en tête de grappiller 50 kilos en piochant ce qui se faisait de mieux et en refabriquant en alu ou en titane tout ce qui pouvait l'être. L'amour de la mécanique...

Texte : Claude de La Chapelle - Photos : Sylvain Le Bellec

# Yamaha RZV 500 R

## Wyn Belorusky



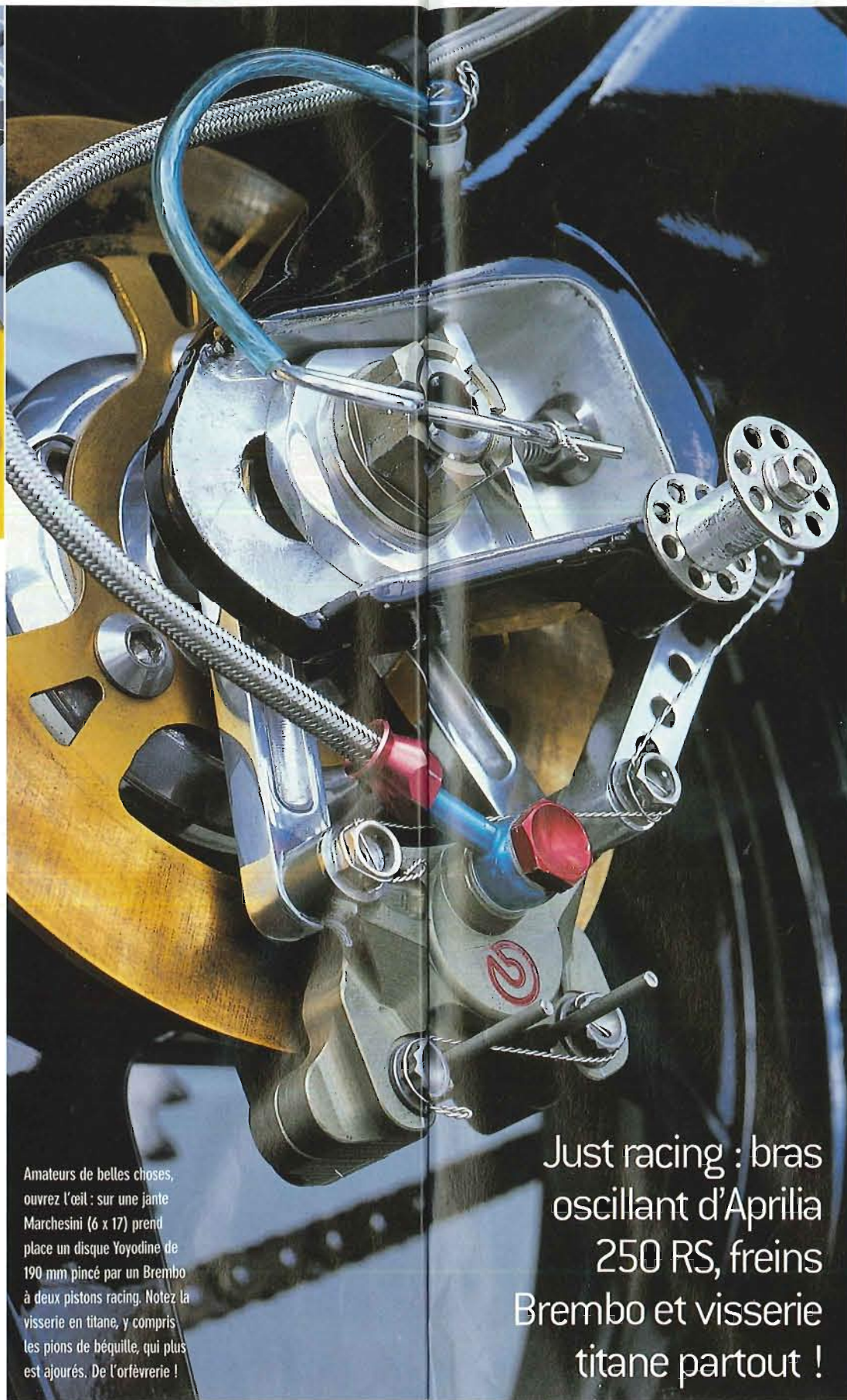
Maîtres-cylindres de frein et d'embrayage taillés dans la masse, le véritable modèle racing (dans ce cas, le logo ou marquage est peint en rouge), visserie en titane, alliage dans lequel est aussi réalisé l'échappement (plus des bricoles) pour abaisser le poids à 150 kilos !



L'histoire commence à une époque que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître, celle, révolue, où les motos de GP fumaient grave et résonnaient au son strident des deux-temps. Celui qui alluma la mèche fut Giacomo Agostini (pensez donc, un Italien quittant la prestigieuse écurie italienne MV pour passer chez des Japonais), qui, au guidon de sa Yamaha deux-temps mit un terme à dix-sept années d'hégémonie MV Augusta et sonna la fin de la valse à quatre temps. Quelques années plus tard, Kenny Roberts donna à la marque aux trois diapasons trois titres supplémentaires. Nombreux furent alors ceux qui s'interrogeaient sur les sensations ressenties au guidon d'une YZR 500 d'usine. En 1984, Yamaha leur "offrit" un semblant de réponse avec la RZ 500 ! Un V4 deux-temps (une paire de twins parallèles à 180°, assemblés autour d'une boîte à six rapports à cassettes, héritage de la compétition), explosif, bouillant comme Pamela dans son déshabillé de soie qui vous envoie au septième ciel passé la barre des 6 500 tr/mn.

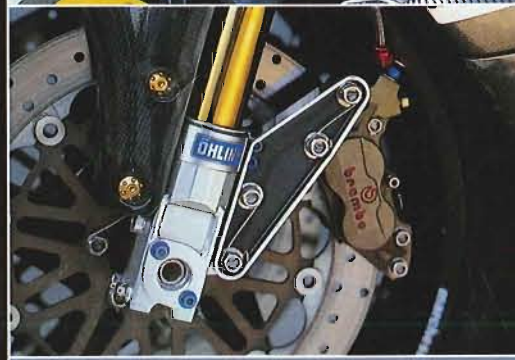
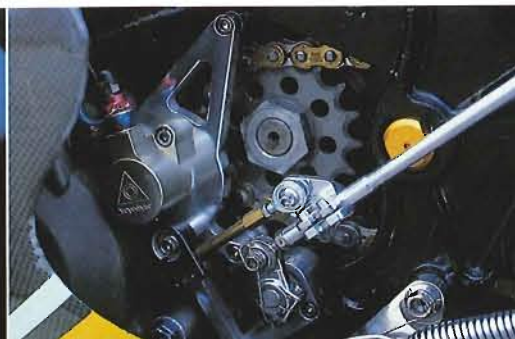
**La Yamaha RZV 500 R est la version japonaise de notre 500 RDLC, mais avec un cadre en alu !**

Ne cherchez pas cette Yamaha RZV 500 dans les petites annonces, vous n'avez quasiment aucune chance de la trouver ! Pas plus aux USA, où nous l'avons pourtant photographiée. Les lois protégeant l'environnement l'ont montrée du doigt et classée au rang de polluuse. Ce Concorde à deux roues sera cependant introduit, en "contrebande", par des amoureux de la chose mécanique. C'est donc au Japon qu'il faut aller chercher la bête rare ! Ce modèle avec cadre en alu était donc réservé au marché intérieur nippon, laissant Australiens, Canadiens



Amateurs de belles choses, ouvrez l'œil : sur une jante Marchesini (6 x 17) prend place un disque Yoyodine de 190 mm pincé par un Brembo à deux pistons racing. Notez la visserie en titane, y compris les pions de béquille, qui plus est ajourés. De l'orfèvrerie !

**Just racing : bras oscillant d'Aprilia 250 RS, freins Brembo et visserie titane partout !**



Wyn assure comme une bête, et pas seulement en freinant la visserie en titane comme en compétition. Il a su piocher les meilleures pièces, du carénage en carbone au bras oscillant d'Aprilia 250 RS en passant par la fourche Öhlins de R7 (modèle 1999), les adapter (pas simple) et donner une superbe cohérence à l'ensemble.



et Frenchies se débrouiller avec la 500 RDLC, une petite bombe, mais dotée d'un simple cadre en acier 10 kilos plus lourd ! Sambiasi en France, réalisera des cadres en alu permettant de sauver les meubles, mais au prix fort. Pour l'anecdote, le modèle japonais plus léger délivrait 30 % de puissance en moins, à cause de la loi japonaise des 64 chevaux. Si c'est pas malheureux ça, ma bonne dame ! Les présentations faites, voyons ce qu'il en retourne de cette moto dont la déco est toute dédiée au King Roberts (pas le fils, le père, le vrai, ceci dit sans méchanceté, mais c'est ainsi, le mythe ne se transmet pas de père en fils). Elle appartient à un solide gaillard, Wyn, ancien mécano d'avions, chargé de l'entretien des Hercules C130 (sorte de Transal made in USA) à Okinawa, au Japon. Hé hé, ceci explique cela. Wyn n'a eu que trois motos dans sa vie : trois Yamaha RZV 500 R ! Non content de posséder une pièce rare, Wyn s'est attaché à en faire un tuning d'exception, un bijou ciselé dans les matériaux les plus nobles : fibre de carbone, aluminium et titane (dans l'armée, et l'aviation en particulier, l'armée de terre et la marine faisant plutôt dans le costaud, la visserie et la matière première précieuse ne coûtent jamais très cher...). La philosophie de cette moto n'est pas sans me rappeler feu la Bimota 500 V-Due, le deux-temps puissant et taillé comme une guêpe qui n'aura pas connu son heure de gloire mais laisse toujours nombre d'esthètes difficiles à consoler dans l'espoir de la résurrection.

**Une taille fine, du matériel racing, 150 kilos, soit quasiment aussi légère que son propriétaire...**

Pour faire d'une petite machine une bête de race, Wyn a méthodiquement repris chaque organe, se demandant comment le remplacer ! La fourche par celle d'une Yamaha R7, l'amortisseur par un Öhlins, le bras oscillant carré pas beau par celui, sculptural, d'une Aprilia 250 RS, le freinage gentil d'origine par un kit Brembo racing (étriers, maître-cylindre, disques PFM), le carénage, qui a pris un sacré coup de vieux par celui, en carbone, répliquant celui d'une YZR 500 de 1991 dans lequel il a logé deux optiques... A l'énumération de ces quelques infos, ne vous méprenez pas. Par remplacer, il faut comprendre adapter, se prendre la tête des heures pour faire retailer des pièces, monter, démonter, tester pour comprendre qu'il faut reprendre à... zéro. Ce qui donne d'autant plus de valeur à cette RZV 500 R. Une fois les jantes Marchesini en place, le cadre et le bras oscillant repeints en noir (quelle allure !), Wyn s'est penché sur le moteur, remplaçant les carburateurs de 26 par des Mikuni de 28 mm à boisseaux plats, réalisant des échappements façon YZR 500 en titane, adaptant un radiateur de ZX-7 et un embrayage hydraulique, en plus d'avoir réalésé les cylindres, modifié l'allumage, les valves... et échangé un maximum de visserie et autres babioles contre du titane ! Il faut être à la retraite pour réaliser un tel tuning. Pour nous, c'est mal barré... ●

Yamaha RZV 500 R  
Wyn Belorusky

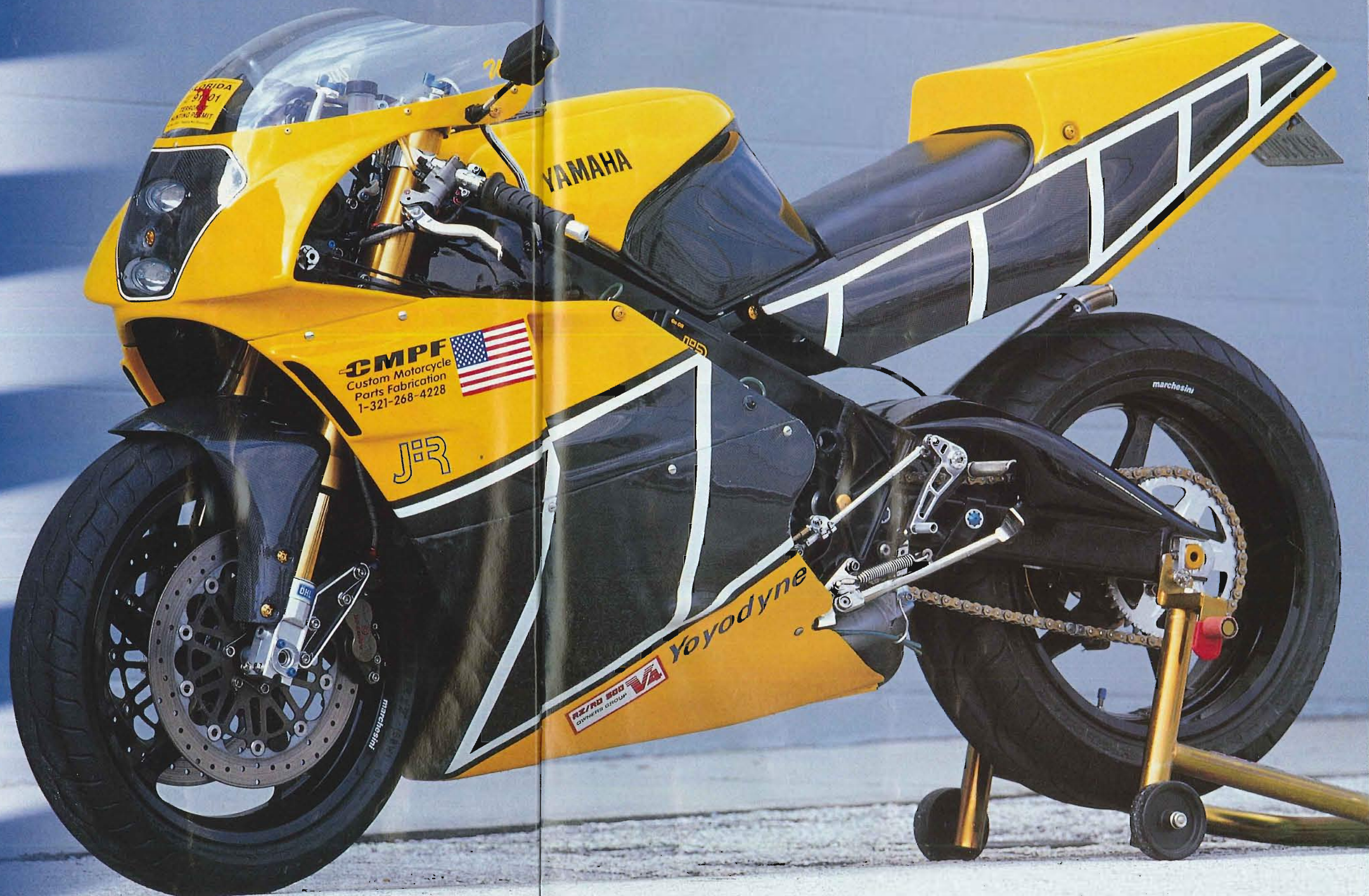
La fourche Öhlins est empruntée à une R7 de 1999 ! Cadre et bras oscillant peints en noir tranchent avec la déco Roberts. Belle !



#### SPÉCIFICATIONS

##### Yamaha RZV 500 R Wyn Belorusky

- Moteur** 4 cylindres en V, 2-temps, embrayage hydraulique, échappements titane, radiateur ZX-7, carburateurs Mikuni de 28 mm...
- Freinage** Brembo à 4 pistons racing (étrier, disques PFM, maître-cylindre).
- Châssis** Bras oscillant d'Aprilia 250 RS 96, amorti et fourche Öhlins de R7, jantes Marchesini (3,5 et 6 x 17).
- Habillage** Style YZR 500 de 1991 en carbone, avec optiques intégrées.
- Et aussi** Vis titane Pogipolini (comme les Ferrari F1), axes, pions... aussi en alliage de titane. 150 kg à sec.





La plus belle pour aller

# DRAGUER

Rencontre ordinaire d'une bande de potes animés d'une même envie d'en découdre sur l'asphalte à grands coups de Suzuki surdimensionnées...

Texte : Louis Maime - Photos : Sylvain Le Bellec

## 1100 GSX-R & Hayabusa Made in USA

### Suzuki 1100 GSX-R (mod. 86)

Elle exhibe un cadre, des carters, des maîtres-cylindres de frein et d'embrayage, des jantes (d'origine), un étrier avant gauche (l'autre s'est fait la valise avec le disque) et des cornets de carbus (Mikuni de 40 mm, sans filtres) chromés, ainsi qu'un bras oscillant Adams rallongé de 25 cm. Notez le collecteur d'échappement 4 en 1 relevé (façon drag) et le gun Yoshimura RS3 version aluminium.



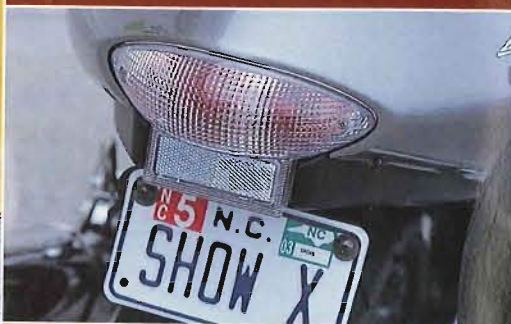
### Suzuki 1300 Hayabusa

Comme les autres, elle affiche un bras oscillant Adams rallongé (+ 25 cm), une jante arrière (couronne de 42 dents) renforcée et chromée comme tout ce qui peut l'être (té, bouchon, carters), un seul frein avant à disque, un échappement 4 en 1 Muzzy. Un shifter électro-pneumatique (dénominateur commun à toutes ces motos) permet de monter les rapports rapido comme en dragster.



### Suzuki 1300 Hayabusa

Un Yoshimura alu RS3 sur un collecteur d'origine pour faire du bruit, un bras oscillant d'origine chromé (idem jantes, té de fourche, unique disque et étrier avant, étrier et disque arrière, carters moteur...) pour faire joli, un cadre poli pour un look nickel, un feu blanc pour être tendance (en auto, c'est la folie...), quelle allure !



### Suzuki 1100 GSX-R

Ce millésime 86 bénéficie d'un cadre, de carters, de jantes et d'un té chromés, ainsi que d'un bras rallongé de 25 cm (les tubes de fourche sont remontés de 5 cm au-dessus du té supérieur). Une rampe de carbus Mikuni racing de 40 mm et une ligne 4-en-1 Vance & Hines (pas de chicane là-dedans !) sortant sur le côté droit accentuent son caractère de dragster. Notez, sur la photo ci-contre, l'emplacement, derrière les carbus, de la petite bonbonne d'air alimentant le shifter.



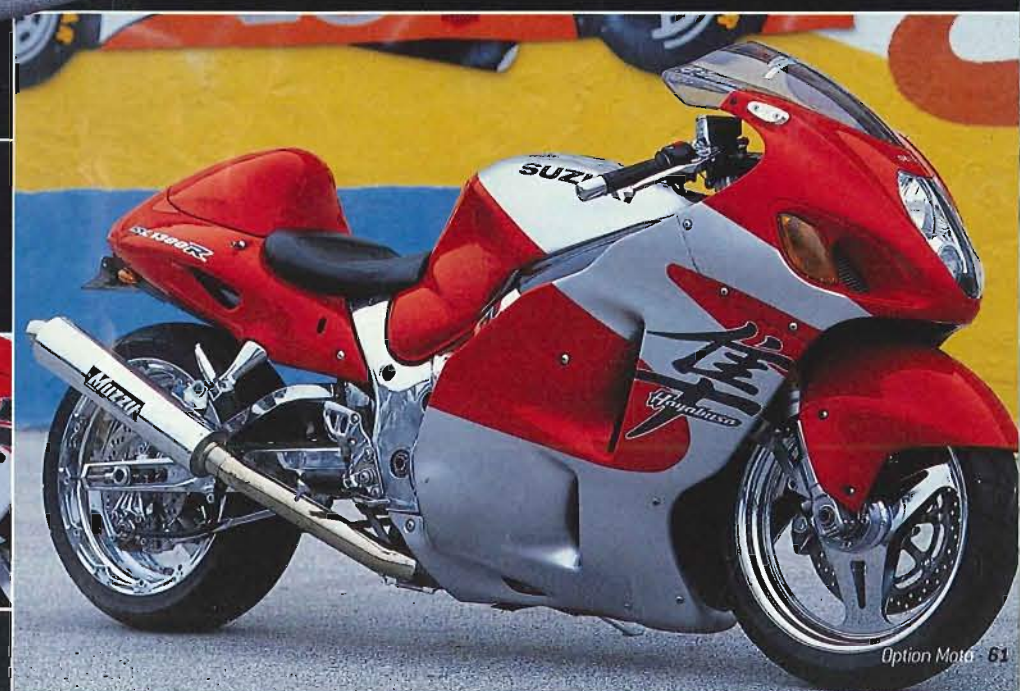
### Suzuki 1100 GSX-R (mod. 86)

Cadre d'origine avec bras oscillant Adams (+ 25 cm), jantes custom, un seul disque et étrier côté gauche (le tout étant chromé, idem maîtres-cylindres et carters), rampe Keihin FCR 41 mm, échappement Vance & Hines version drag, shifter, shift-light, pneus slicks, tubes de fourche remontés de 3 cm (5 cm sur la version orange) : elle sent le souffre, cette GSX-R au look (boulet de) canon.



### Suzuki 1300 Hayabusa

Bras oscillant Adams rallongé de 25 cm, couronne sur mesure (allégée), shifter électro-pneumatique MRE, un seul disque avant et donc un seul étrier (comme sur les conserveurs), chromage des jantes, du té de fourche, du carter de chaîne, des carters, des leviers... Polissage du cadre, intérieur de carénage et logo Hayabusa en carbone (une idée simple à reprendre), échappement Muzzy, renforts de jantes boulonnés, typique dragster... Une très belle pièce pour dévorer l'asphalte.



C'est à Daytona lors de la Bike Week, devant une station essence, que nous sommes tombés nez à nez avec cette joyeuse bande d'Hayabusa et de GSX-R d'un autre âge (à condition d'aimer le vacarme émanant des 4-en-1 libres tout juste échappés d'un drag strip). Ni une, ni deux, le gars Bellec plante la caisse de loc, tel Starsky, je gicle de la ricaine à la suspension schwimgomesque, le dernier Option Moto à la main, avant que les gus ne filent vers d'autres cieus voir si la bière y est plus fraîche. J'en interpelle un, lui colle le mag sous le pif et lui explique dans mon américain inimitable que je le veux, lui et sa bande de costauds, demain matin, de bonne heure et de bonne

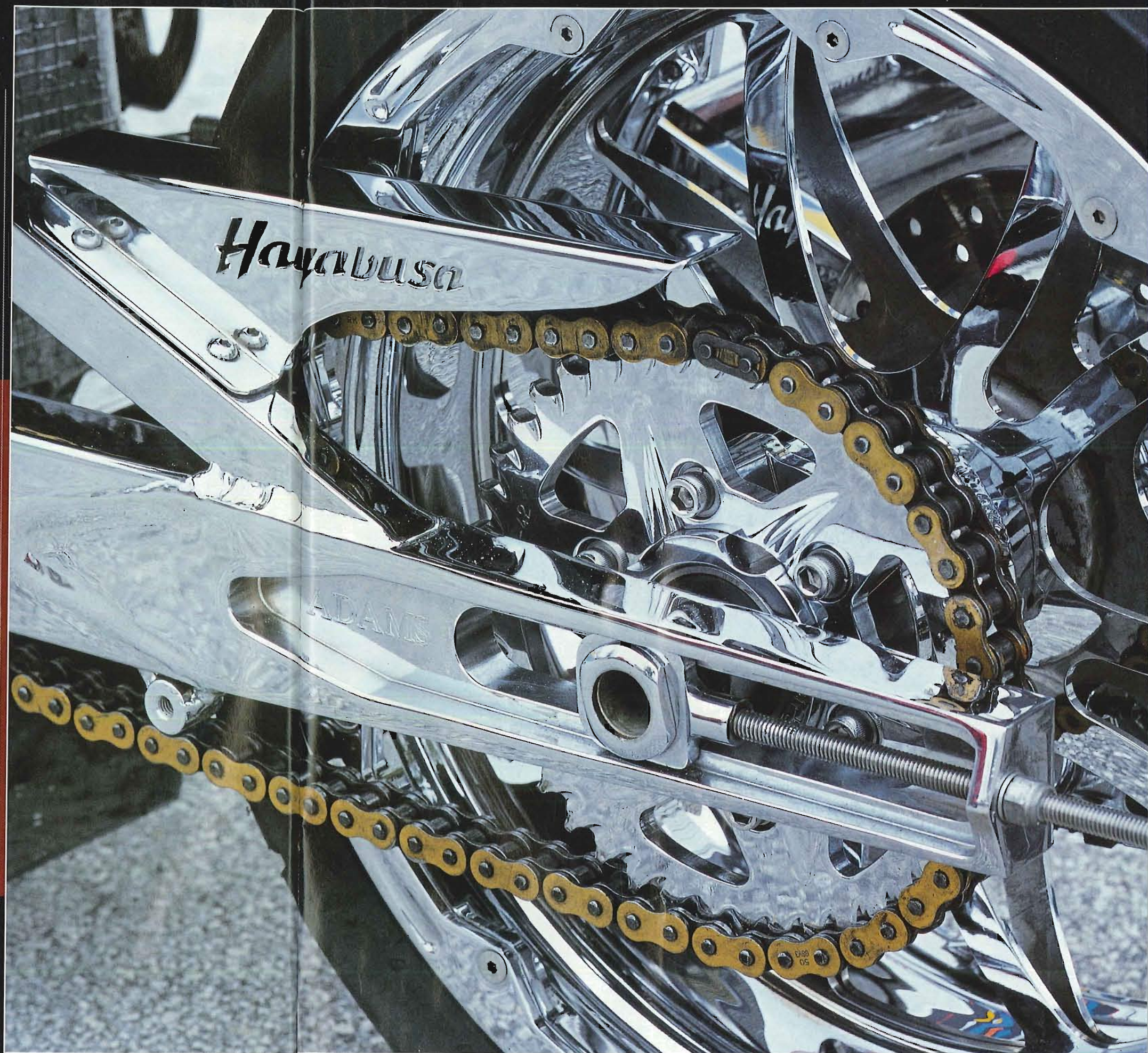
## Un seul but pour les accros de burns : faire passer un max de puissance au sol via un bras rallongé et une maousse roue !



humeur, 9 heures tapantes, ici même, devant la station pour une séance photos ! Le gus n'a pas répondu de suite... M'a regardé d'un air étrange puis s'est plongé dans le magazine tandis que la bande rappliquait, intriguée par ce blanc-bec prenant le chou à l'un des leurs. "C'est pas gagné", pensais-je lorsqu'on me fit finalement savoir que pour le rencart, c'était OK (trop cools les mecs), mais que du fait de leurs activités nocturnes, les gus n'étaient pas franchement opérationnels avant 11 heures... minimum. Bigre ! Les 200 Miles, eux, ils n'en ont rien à battre. A force d'ça force, c'est à 10 heures que tout le monde se promet de se serrer la louche. Le soir, dans la voiture, je refais le calcul : la première manche de la BoxerCup, le renard, les 200 Miles, il va être chaud bouillant ce dimanche 9 mars à Daytona. Inch Allah... Le lendemain matin, ciel gris, gros nuages, et trombes d'eau promises sur le coup de midi (façon tropicale : pas des gouttes, des eaux). La course des 200 Miles sera même annulée, reportée le lendemain, cela faisait 44 ans qu'il n'y avait pas eu à Daytona une semaine aussi pourrie... Du côté de nos nouveaux amis, la bonne humeur est de la parole, sauf qu'à 10 heures, même pas tapantes, la troupe est loin d'être complète puisqu'il manque 80 % des effectifs... heureusement qu'on n'avait pas prévu d'attaquer Saddam. Il faudra une bonne heure, sans stress, man, pour motiver tout le monde, finir d'astiquer les brés et se déplacer pour gagner le "spot" photos où chaque protagoniste sera immortalisée pour satisfaire la curiosité de quelques dizaines de milliers de frenemies, vous ! Pendant que votre pauvre serviteur manipulait comme un forcené ce troupeau de métal,

nettoyant les pneus mieux que la Fée du Logis et Monsieur Propre pour votre plaisir des yeux, les gus en question se sont tous tirés comme des voleurs (sauf un, avec un téléphone, au cas où...), pour aller s'arsoueillir sur le petit circuit de kart du quartier. Vu le gabarit des "bébés" (voir la photo de famille ci-dessous), je peux vous assurer qu'ils ont dû morfler grave, les karts, d'autant que les boys ne sont pas du genre à faire dans la dentelle. Pas compliqués pour un sou, ces gars-là. Au guidon de leur Suzuki "posées par terre", ils croisent tranquilles en ville avant d'ouvrir les gaz en grand, de tordre de douleur le gros gommard, de mettre la bécane en vrille sous l'effet de la charge. C'est hyper spectaculaire, à la limite de la sortie de route et ça nous a bien fait marrer (enfin, parce qu'il n'y a pas eu de casse). Du drag en ville, il suffisait d'y

penser. Ah oui, ces runs s'effectuent sans casque (ils ont tous de très beaux Simpson rangés dans les remorques accrochées à leurs grosses bagnoles climatisées), sans gants, en short, tongs et tee-shirts, c'est tellement plus drôle... A plaisirs simples, motos "rudimentaires". On se comprend, que les fans de Suzuki Hayabusa ne me jettent pas la pierre, Pierre. Ici, pas d'échappement titane ni de fourche SBK, encore moins de freinage Brembo taillé dans la masse... Il y a le même écart entre ces motos et nos sportives qu'entre la F1 et la Formule Indy : ce qui compte, c'est la puissance pure et brute, et le moyen de la passer au sol. Pour ce faire, les motos sont abaissées, ce qui évite à la suspension de "pomper", et le bras oscillant est méchamment rallongé (Adams, 25 cm, on se calme les filles, ne font peur à personne). Pour éviter au pneu (du 190 bien souvent) d'appeler sa mère, la jante reçoit, comme en drag, des sortes de gripsters latéraux (photo ci-contre) permettant de maintenir le cerceau. Cerise sur le gâteau, le chrome et le polissage font aussi partie des incontournables de la discipline. Il faut que ça brille et pas qu'un peu ! Etonnante, cette habitude de vouloir "customiser" tout ce qui roule : drag, sportive mais aussi 4x4, Porsche... C'est pas franchement laid, mais on a quand même du mal à s'y faire (vu le dessin des branches de la jante ci-contre...). Côté accessoires, c'est le service minimum : échappement racing ou libre (Vance, Muzzy), freinage stock ou symbolique, shifter et shift-light et big rampes de carburateur de 41 mm pour les vieilles GSX-R voulant donner de la voix. ●





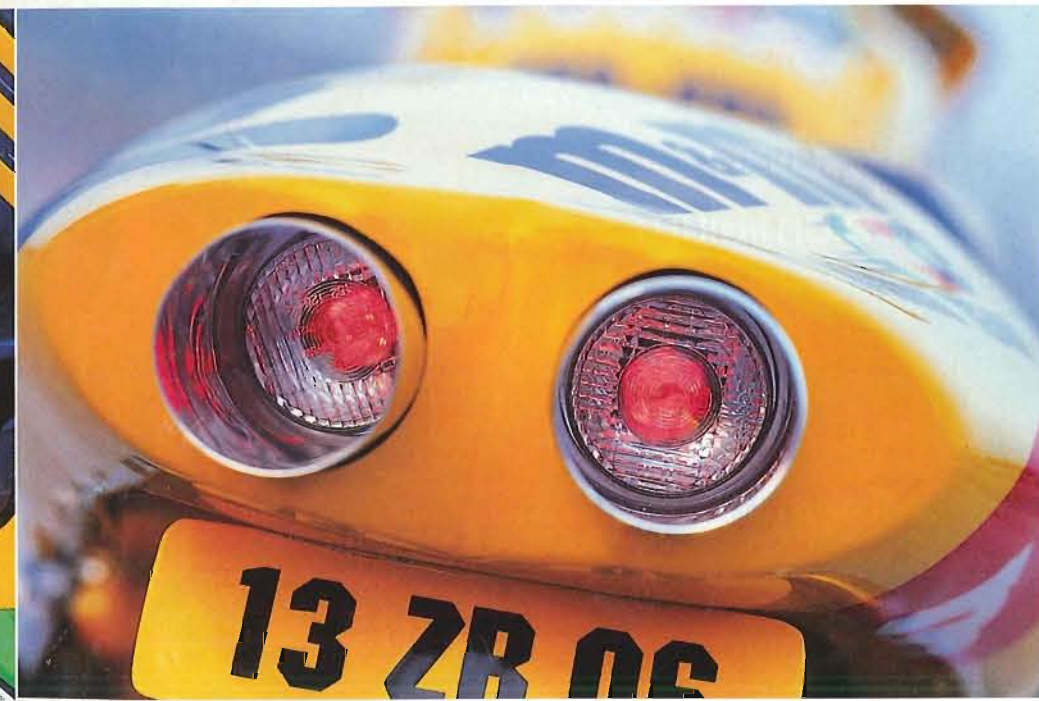
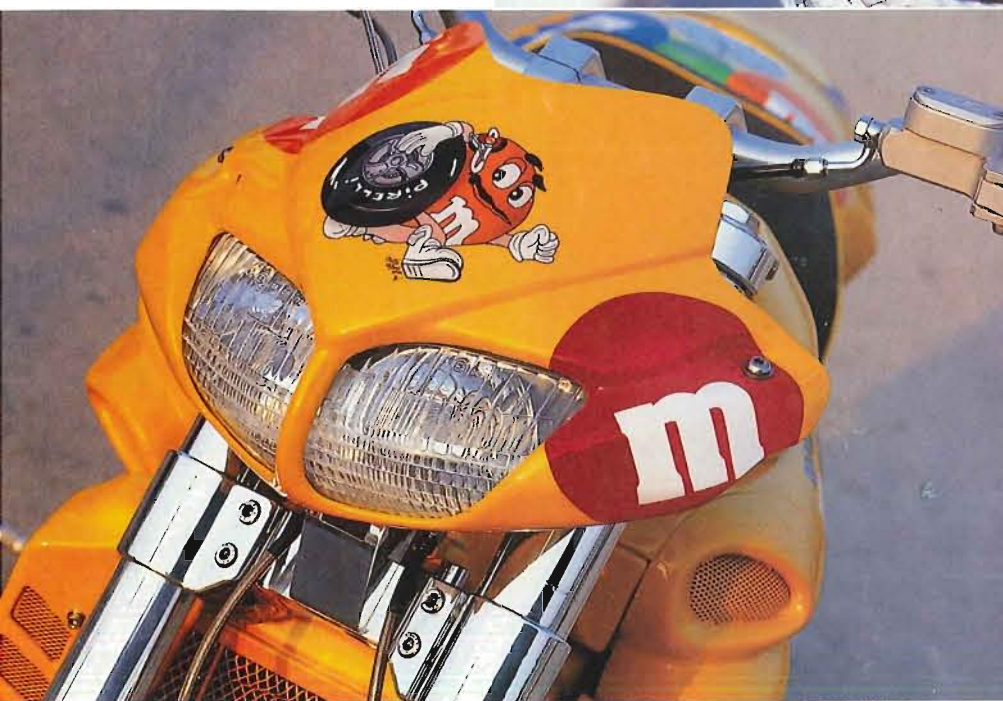
Yamaha 1200 V-Max  
M&M's by Idel



# Un tuning des plus croquants

Beaucoup de temps, d'énergie et d'argent ont été investis dans cette machine qui ne ressemble à aucune autre. Les aficionados de V-Max, nombreux à nous lire, trouveront ici matière à réflexion.

Texte : Louis Maimé - Photos : Sylvain Le Bellec



Idel n'a pas hésité à piocher tous azimuts pour un tuning qu'il a voulu le plus abouti possible. Il est des cas, pourtant, où il vaut mieux rester dans une même famille de produits.

Des étriers Brembo P4 34/30 (différenciés pour un travail des plaquettes homogène) recevant des disques en 320 mm avec frette en alu usiné devraient, pour optimiser le potentiel, être associés à un maître-cylindre Brembo, mieux qu'un ISR.

Idel a préféré le look high tech (alu usiné) des suédois. La tête de fourche est un élément original qui ne sera pas "liré" à d'autres exemplaires. Exclusive miss Maxie !



Freinage Brembo série Or, disques flottants de 320 mm taillés dans la masse avec frettes en alu, carters Moko, commandes reculées MFW... que du bon.

Les V-Maxistes de la Riviera sont sur les dents. Le projet "M&M's", objet de convoitises et des bruits les plus fous, est annoncé dans les milieux autorisés au salon de Cagnes-Sur-Mer mi-mars [au passage, allez y faire un tour l'année prochaine, c'est réellement très sympa]. Ce projet fait suite à celui de Philippe X [OM n° 68], une V-Max "Budweiserisée" qui avait déjà marqué les esprits par ses composants et surtout par la qualité de sa peinture exécutée, selon l'expression consacrée, de main de maître par Erik Salin. On ne change pas une équipe qui gagne. Erik Salin est une fois de plus de la partie. De là à dire que lorsqu'une bécane nous "pose sur le cul", le boss de l'atelier California Colors n'est jamais très loin, il n'y a qu'un pas... que nous franchissons allégrement. Erik Salin possède en effet une culture rare, puisant ses racines dans le custom, le hot rod, les streamliners, les comics américains... Autant d'images, de clichés, de chocs chromatiques qui vagabondent dans l'esprit de ce pur passionné, à qui vous devrez quasiment donner carte blanche pour que son talent puisse s'exprimer et qu'il régurgite dans de superbes tunings Harley [Erik taquine avec la même réussite un scooter ou une auto], où il peut décliner son art sans [trop de] contraintes. Les sportives ne lui offrent pas autant de possibilités, alors quand se présente une gironde Yamaha 1200 V-Max et un propriétaire plein de bonne volonté, notre homme ne laisse pas passer une si belle opportunité. Pour l'anecdote, et pour être à la pointe de l'info, sachez qu'Erik prépare sa propre Yamaha 1200 V-Max (on n'est jamais si bien servi...), exhibant un nouvel habillage [écopes, coque...] que nous nous ferons un plaisir de vous présenter dans un prochain numéro.

Cette machine était exposée à Cagnes, mais dans une "simple" livrée jaune, histoire de montrer à quoi ressemblera "grosso modo" le projet. Nous avons préféré patienter un chouïa et vous la livrer sur un plateau dans une déco Penzoil qui promet. Une affaire à suivre, donc.

#### Le molding habituellement réservé aux Harley convient bien aux roadsters

C'est à notre connaissance une toute première sur une V-Max : celle-ci bénéficie d'un molding complet du cadre. Les soudures sont désormais invisibles, reprises une à une, "gommées" par Erik, un long travail [quelques dizaines heures] pour un résultat des plus flatteurs. Et au vu de la chose, nous ne pouvons que vous inciter à

A l'image de la coque, une pièce unique, intégrant deux feux, la V-Max longuement mûrie par Idel est le fruit d'un dur labeur. Le molding du cadre (reprise des soudures pour les faire disparaître et ainsi offrir un aspect lisse), à réclamer quelques dizaines d'heures à Erik Salin. A qui l'on doit aussi la peinture recouverte de dix couches de vernis.

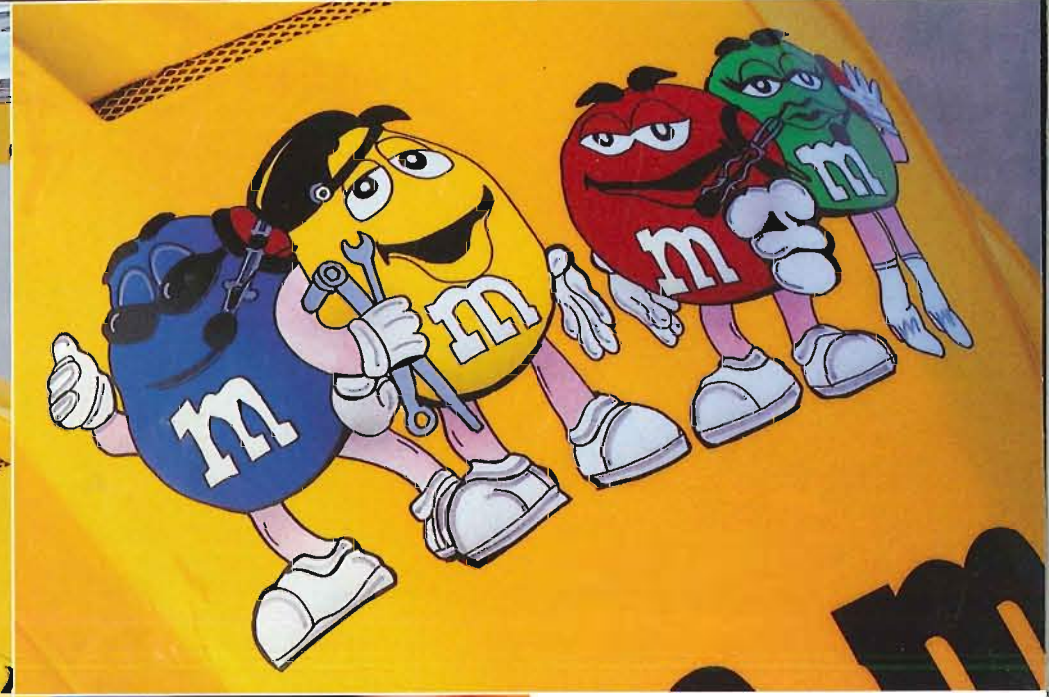
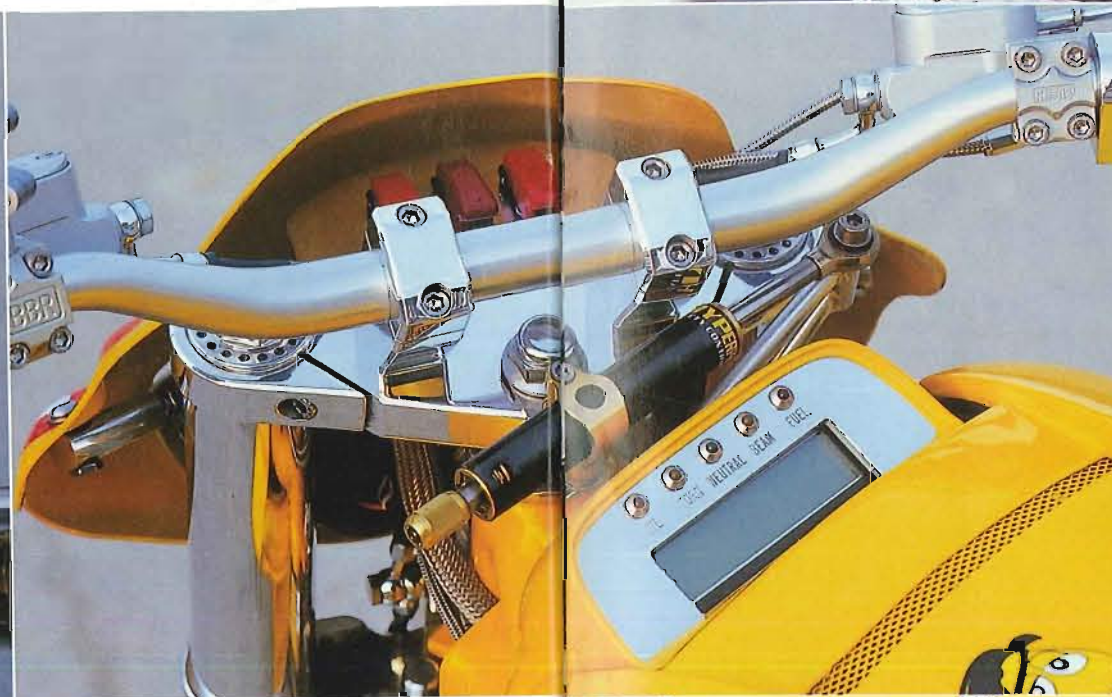


Yamaha 1200 V-Max  
M&M's by Idel

Le bras oscillant Alu Tech en aluminium taillé dans la masse est une pièce très rare ! Cinq seulement ont été fabriqués !

Le bras oscillant Alu Tech n'est plus disponible. Dommage. La création du prototype a nécessité un investissement de près de 8 000 € et cent cinquante heures d'usinage. Les clients pouvaient même choisir la finition : polissage, microbillage, chromage. Il est surmonté de beaux combinés Öhlins.





Le poste de "pilotage", le mot n'est pas usurpé tant le châssis peut désormais encaisser sans broncher, est particulièrement dépouillé. Câbles et commodos ont été priés d'aller se rhabiller au profit d'éléments tournés sur mesure ou signés Arlen Ness (très beau travail qui est généralement réservé aux Harley, comme le molding). Notez aussi le compteur digital Mod 7, qui préserve l'esprit V-Max, ainsi que l'amortisseur de direction Hyperpro.

suivre cette procédure, un excellent moyen de faire évoluer encore le tuning V-Max (il n'y a pas que la puissance qui compte). Prenez chez les autres ce qui se fait de mieux ! Une peinture du cadre suit le molding, pour une belle harmonie avec la déco s'inspirant de celle de Ken Schrader, le pilote Nascar au sponsor riche en pépites de chocolat. Impossible de passer incognito au guidon d'une pareille sucrerie. Idel en rajoute, se baladant même avec le blouson ad hoc, comme par provocation. De quoi se faire draguer par la grosse fraise Tagada, une bande de Nuts ou une bouteille d'Orangina en goguette. A moins que ce ne soit par une bande de choccos BN ? L'habillage met en scène des éléments de diverses provenances, écopes Badan, cache-radiateur All Tuning, garde-boue avant de GSX-R modifié, coque (zieutez les

feux logés dans des tunnels en aluminium et la trappe de réservoir de type aviation), sabot et tête de fourche réalisées par Concept Design, sans oublier la selle magnifiquement exécutée par Sellerie Concept. Des pièces uniques qui hissent miss M&M's au rang de diva. A ce stade, laissons Idel faire le point. "Je souhaitais rester dans l'esprit Nascar tout en jouant la carte du fun. Faire peindre une moto jaune avec des personnages n'est pas forcément évident. Avec Erik, j'étais pourtant sûr du résultat à 200 %. Mais il faut bien savoir qu'il est aisé de faire une faute de goût lorsque l'on élabore un tuning. Une jolie pièce peut, une fois montée, ne pas s'intégrer dans le projet : il faut alors recommencer."

**Selon la tendance, les pièces en alu taillé dans la masse sont omniprésentes**

Peinture et habillage nickel, zieutons maintenant la liste des accessoires composant ce bonbon atomique. Là encore, Idel a pioché tous azimuts dans un after market en expansion : Mod 7 pour l'instrumentation digitale, Marco Design, Moko, MFW, Otec, BBR et Arlen Ness pour les éléments usinés par les savantes machines-outils, des faiseurs au-dessus de tout soupçon. Ainsi parée, la Yamaha 1200 V-Max se donne une allure high tech qui lui sied parfaitement. Le moteur conserve sa cylindrée initiale mais bénéficie de quelques améliorations qui ont fait la preuve de leur efficacité, à savoir : kit Dynojet Stage 7 associé à une bonne filtration K&N, embrayage renforcé Barnett, fils Hot Wire Nology faisant équipe avec des bougies platinum, ligne complète Hindle, un grand classique sur ce muscle roadster. Ah oui, j'oubliais : at last but not at least comme il se dit, le V4 reçoit, à la

La bonbonne de Nos placée sur le flanc gauche du V4 n'est pas là pour amuser le terrain. Il y a du monde au balcon lorsque Idel envoie grave du gros gaz !

demande, une bonne ration de Nos via un kit Stage 3, de quoi calmer les esprits sur 200 mètres et coller la pilule aux Mars et Nuts, sans oublier ce gros vantard de Malabar. Rassurez-vous, si le bloc a de la ressource, le châssis peut encaisser sans broncher. S'agit pas de se faire mettre une danse par une bande de Treetts... Fourche de 1100 GSX-R amortie par des ressorts Hyperpro et maintenue par de beaux et costauds tés Otec, bras oscillant Alu Tech surmonté d'amortisseurs Öhlins, bref, que du sérieux. Le freinage avant Brembo fait appel à des étriers P4 34/30 et des disques en fonte flottants de 320 mm avec frette en alu. La roue est une 5 x 17 accueillant un pneu en 180 : Idel roule quotidiennement avec cette moto osée à la finition exemplaire. L'audace aura été payante. ●

#### SPÉCIFICATIONS

##### Yamaha 1200 V-Max M&M's by Idel

- Moteur Kit Dynojet Stage 7, K&N, Nos, fils Nology, embrayage Barnett renforcé, ligne complète Hindle.
- Suspension Fourche de Suz 1100 GSX-R (tés Otec), amortisseurs Öhlins.
- Châssis Molding du cadre, bras oscillant en alu by Alu Tech System.
- Freinage Etriers Brembo P4 34/30, disques de 320 mm, commande ISR (idem à l'embrayage).
- Habillage Ecopes Badan, coque, sabot et tête de fourche Concept Design, caches-radiateur All Tuning.
- Peinture Erik Salin, California Colors, à Mougins. Tél. : 04 92 92 93 30.



Kawasaki ZX-12R  
Paris Nord Motos

# ZX-doux air

Le monstre joue son

Lilian lui a enlevé le haut et le bas. Et puis il l'a jetée à l'eau nue (comme on dit à l'ONU) en porte-drapeau des opposants à la dictature des débridées. Il faudra bien un jour cesser de manipuler les full.

Texte : Frank Février - Photos : Sylvain Le Bellec





## Lilian Chabrilat "Le street, c'est le top"

**O. M.** Quel est l'historique de cette Kawa ?

**L. C.** C'est une moto rachetée à un client qui l'avait débridée. On l'a remise en 100 ch, et j'ai allongé la démultiplication pour avoir une moto souple, agréable à conduire et pas dangereuse. Je ne veux pas vendre des pièges. La ZX-12 en full et en street, c'est un coup à se mettre à plat facilement. Une préparation moteur, c'est ce qui coûte le plus cher et quand tu présentes la moto, ça se voit pas et ça gonfle les prix tout de suite.

**O. M.** Qu'est-ce que tu aimes dans le streetbike ?

**L. C.** Le streetbike, c'est le top. C'est le plaisir de rouler avec une grosse moto sans forcément prendre de la vitesse. C'est plus adapté à la législation. Comme tu prends le vent, tu tires une bourre sur trois bornes et tu coupes tout de suite. Après, tu roules peinarde et tu ne risques pas ton permis à tous les coins de rues.

**O. M.** Comment crées-tu tes tunings ?

**L. C.** Il faut imaginer l'ensemble sans se tromper sur la finition. Ma bataille, c'est de faire des motos harmonieuses sans parler dans des délires pas possibles. Mais j'aime les trucs un peu osés et que personne ne réalise. En tout cas, je ne fais pas des dérivés des préparations des autres.



La seule modification de la partie-cycle a consisté à poser des tés streetbike et un guidon noir. Notez la patte de support racing en alu de la ligne Akrapovic. Le compteur dispose d'une batterie de voyants. C'est une nouveauté Mod 7. Lilian Chabrilat ne pose pas de clignotants intégrés afin de laisser le client choisir.

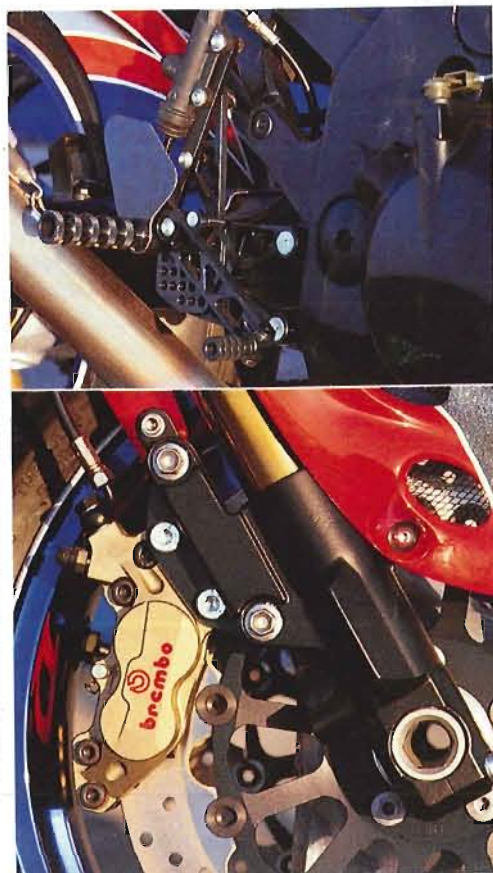
### SPECIFICATIONS

#### Kawasaki ZX-12 R Paris Nord Motos

○ Moteur	Version 100 ch. Ligne Akrapovic.
○ Frein	Brembo : maître-cylindre PR 19, disques av. flottants de 320 mm.
○ Habillage	JAWS : peinture par G. Miranda, modelage par C. Laurent. MOTACC : garde-boue avant, tés street, pontets, guidon, tubes de fourche traités en titane nitrite. RAIROTECH : commandes reculées. FRANCE ACCESSOIRES : passage de roue avec clignos intégrés et garde-boue arrière. RIZOMA : bocaux, rétroviseur, poignées, embouts de guidon et optiques de phares. MOD 7 : compteur et compte-tours. TOP SELLERIE : housses de selle alcantara. IKYO : sabot (remodelé).
○ Prix	22853 €. Valeur : 23 716 €.
○ Contact	Lilian, PNM. Tél. : 01 48 66 04 77.

**N**on. Pardon pour cette attaque abrupte, mais vous n'avez jamais vu cette déco. Elle vous fait penser à celle de la Ducati 999 streetbike parue dans le précédent numéro d'Option Moto, c'est ça ? "La déco est complètement différente, tranche Lilian Chabrilat, le spécialiste de PNM : couleurs, design, motifs, tout est différent. Simplement, ces deux motos ont eu le même peintre. On retrouve donc le coup de main de l'artiste, Georges Miranda, de chez Jaws." Cette Kawa ZX-12 R n'a pas simplement laissé tomber son carénage au profit d'une paire d'écopes de radiateur artisanales et d'un grand guidon Motacc. Elle bénéficie de traitements de surface de tout premier plan : pontets, tés de fourche, optiques, support de phares et commandes reculées ont été anodisés, et bras oscillant, carters, bas de fourche, fourreaux et moteur peints en noir. Le ressort d'amortisseur arrière a été traité époxy (une peinture plus résistante que la peinture standard). "Le but, fait valoir Lilian : obtenir une partie-cycle entièrement noire, donc sobre, avec décors qui flashent par dessus. Tout est fait en peinture, il n'y a pas de stickers. La qualité de la finition est irréprochable." Et si les roues pouvaient parler, elles vous diraient le plus grand bien de leurs bâtons traités en gris paillettes, des plats de jantes colorés en bleu violet et de leur logo ZX 12 R rouge fluo. Faisons-nous l'interprète, également, de l'excellence des pneus Pirelli Dragon Evo, servis, chez le manufacturier, par Jean-Mi. Mais tout ça, c'était presque du gâteau, comparé au modelage du réservoir. "C'est ce qui a été

"Le plus monstrueux, sur la ZX-12 R, ce n'est pas de la voir, c'est de monter dessus."



le plus difficile, se souvient Lilian. Cette transformation a demandé une semaine de boulot à Cyril, de chez Jaws. En premier lieu il a modifié le couvre-réservoir : il l'a regonflé sur l'avant pour supprimer le creux d'origine réservé aux demi-guidons de façon à faire un couvre-réservoir plus volumineux qui descende en jonction avec les écopes du radiateur. Cyril a supprimé le système d'arrivée d'air d'origine, sur lequel il a adapté des manches à air intégrées dans les écopes. Il a tout fait sur mesure. Même punition pour le sabot : il a été découpé et remodelé aux formes du ZX 12, puis on lui a intégré des ailerons." Ce détail signalait la griffe de la ZX-12 R à sa sortie. Le gros poisson a peut-être changé de peau, mais pas de dents. Ni dedans. "Je fais des préparations avec des conceptions moteur d'origine, pour pas être emmerdé par certains clients qui sont de plus en plus procéduriers", prévient le boss. Donc, cette Kawa, aileronne de plaisirs homologués. Et cherche le maître qui saura la faire miauler. ●

Une moto de célibataire ? Il faut aller plus loin que les apparences : "Elle peut être remontée en biplace, souligne Lilian. En dix minutes, c'est fait." Elle est, bien sûr, livrée avec ses platines passager. Des pattes de déport permettent de monter les disques Brembo, qui n'ont pas le même entraxe que ceux d'origine.





# Votre ZX-12 à la carte

Proprios de ZX-12R, réjouissez-vous ! Compiler s'est craché dans les  
pognes pour vous concocter LE best-of d'un monstre qui aurait pu sortir  
210 ch sans les normes antibruit. Révélation d'un essayeur Kawa...

La Kawasaki ZX-12 est l'investissement le plus puissant que vous puissiez faire si vous êtes un tant soit peu épris de belle technologie et de hautes performances. Une moto construite par une boîte qui "fait" aussi dans l'aviation ne peut être qu'exceptionnelle. La ZX-12R l'est. Pour cultiver votre intérêt de la chose, voici les confidences d'un des essayeurs du staff ayant mis au jour le monstre. "Donner à un moteur la personnalité voulue, nous appelons cela "aj tsuke" en japonais, ce que l'on pourrait traduire par "saveur". Cela revient à trouver l'équilibre parfait entre la forme des conduits, le taux de compression, le dessin du système d'échappement et la séquence d'allumage. Ce n'est pas quelque chose qui peut être seulement déterminé par les données obtenues au banc. Les

impressions des pilotes d'essai sont très importantes lors de la définition de nos moteurs [Bertrand Sebilleau, après Christian Bourgeois, fait partie des ces quelques privilégiés, NDLR]. Au premier test à pleine puissance au banc, nous avons obtenu une puissance de 165 ch. Bien sûr, nous avons largement dépassé ce chiffre depuis, sans compter que le Ram Air nous a apporté 12 chevaux supplémentaires dans la zone à grande vitesse. Si nous n'avions pas à concilier avec les limitations de bruit, nous aurions même pu arriver à environ 210 chevaux.... Malgré tout, certains pourraient dire que le moteur de la ZX-12 R est un bloc de ZX-9 R un peu plus large, équipé d'un balancier et d'une injection. Mais je connais ce moteur depuis sa naissance pour avoir suivi son développement, et je sais qu'il a sa propre identité". ●



## Team Leroy

Estampillé Jacky Leroy, ce tuning est carrément explosif !  
Jugez plutôt : déco ultra graphique et dynamique élaborée par Jérôme Vannesson et Chris Boyer tous deux dessinateurs à Option Moto, rien de moins, passage de roue, garde-boue

arrière et protections de carters carbone commandés chez Ikyo, kit de suspension et amortisseur de direction made by Hyperpro, étriers 6 pistons ZX-7R Nissin avec durits aviation, tandis qu'une ligne Micron Zeta Racing et un Power Commander III permettent d'assurer 178 chevaux.



## Top Driver

Noir c'est noir, mais il n'y a que de l'espoir... celui de croiser et donc de voir cette sublissime ZX-12 R signée Top Driver. Pour une réussite esthétique, c'en est une, faisant du noir la couleur magistrale, celle qui supplante toutes les autres et insufflé à la sportive un zeste supplémentaire d'agressivité. Ton sur ton, le bras oscillant renforcé et anodisé contribue à son tour à la mise en valeur des éléments en alu à savoir jantes polies, entrée d'air forcée frontale (adieu, le plastique d'origine !), gun Yoshimura, mon amour, avec manchon maison, platines 12 R et repose-pieds.

Le vert décline sa palette. Sélectionnez celui qui correspond à votre style : chic et sport, voire les deux !



## Dinatel

Il tape en plein dans le mille, ce tuning radicalisé par Dinatel, véritable collection roulante d'accessoires de pointe : freinage par durits aviation et disques Braking Wave, commandes reculées siglées Gilles Tooling, amortisseur Hyperpro, ligne Yoshimura RS-3 en passant par un passage de roue avec cliquets intégrés et garde-boue JMV, une bulle racing Secdem, une assise Top Sellerie, des jantes polies et une tenue hyper racée signée Aéro 6.

## Dossier Kawa ZX-12 R Les plus beaux tunings



### Dreams Colors

Un exemple à suivre que la Kawasaki de Christophe Noël, le boss de Dreams Colors, car de l'allure, cette moto n'en manque assurément pas grâce à sa déco inspirée des pistes de dragster US. Et la Kawasaki ne s'arrête pas en si bonne voie, ajoutant à son actif un bras oscillant et des tubes de fourche traités en noir satiné, une selle ergonomique en Alcantara et cuir, une ligne Laser en fibre de carbone, des durits Goodridge à démontage rapide et enfin, une bouche d'air créée en exclusivité par la maison. Le genre de machine qui interpelle à plus d'un titre !

### MER

Rhinomorphe, la ZX-12 R de Vincent Kerriel a un sacré caractère, une force qu'elle doit en grande partie à sa pièce maîtresse, un monobras façonné par Chaplain. Bien en vue grâce à la position haute de la ligne Akrapovic, il laisse admirer la jante à trois branches anodisée assortie à la peau bleu métal de la bête finement reproduite au naturel sur le dossierer, un tableau signé de l'Aérographe. L'esthétique passe aussi par le carbone du tableau de bord, les reflets titane du té de fourche et des platines, le passage de roue Top Line. Vincent a enfin opté pour des durits aviation et un maître-cylindre PR 19.

Un monobras sur la ZX-12 R, c'est gonflé. Un joli travail de pro, exécuté par Christian Chaplain !



### Testu Moto

Satanique ou Stendhalienne, à chacun ses références, Christophe Testu a fait subir à sa Kawa un traitement street aussi inattendu que réussi. Après une découpe du carénage en bonne et due forme, la sulfureuse mécanique s'est vue enrobée de noir pour

un grand méchant look accentué par le rouge des carters et des jantes, une selle Moillo, des cûgnotants arrière Mad, des rétros avec cûgnos intégrés et une bulle Aéromax parachuteant sa plastique. Côté techno, la fighteuse aligne freinage Beringer (disques Aéronal, étriers 6 pistons, durits aviation), amortisseur Hyperpro, Ram Air et collecteur Akrapovic, que du bonheur, quoi.

### Dreams Colors

Elle s'impose comme une vraie terreur tout en exhibant une physionomie unique, la créature de Dreams Colors mi-dragster, mi-custom inspirée de l'esprit lowrider de LA. A son actif, un bras oscillant rallongé de 10 cm par Lazareth et des tubes de fourche abaissés de 4, de l'or fin 24 carats (non mais !) pour les étriers, embouts de guidon, platine réservoir et visserie rivalisant avec l'habillement hyper technique, un chromage des platines et le polissage des fourreaux de fourche, un moteur puissant (couronne à 46 dents), une ligne Stampeeters d'Hindle en inox poli et une selle Sellerie-Tapisserie. A vendre 19 000 €, au : 01 64 70 25 69.



### Kawa Etoile

La discrétion n'est pas son genre à la ZX-12 R de Bob Perigault ! Vert, sans doute de rage, le bolide, annonçant un max de power, est une vraie furie qui ne demande qu'à s'exprimer (à condition d'avoir de l'espace), ce qu'il fait via une ligne Akrapovic avec embout titane au look racing agressif, caractère renforcé par un passage de roue Ikkyo, un garde-boue arrière Ermax et des cûgnos intégrés. Frappée du chiffre 11 (pour Endurance), l'enveloppe de la balle exhibe sans complexe l'ensemble de ses sponsors.



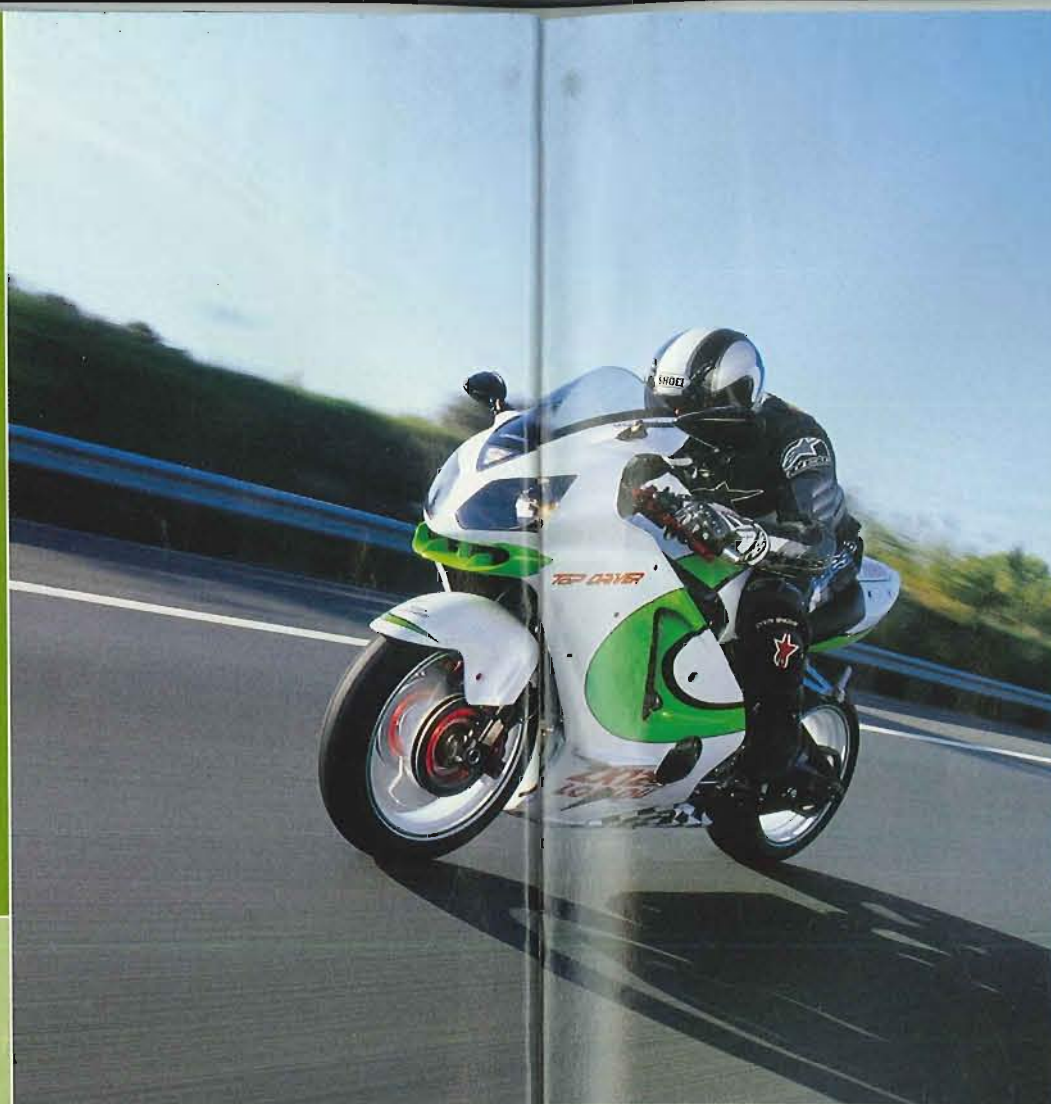
## Dossier Kawa ZX-12 R Les plus beaux tunings

### MER

Savant puzzle techno, la ZX-12R MER assemble sans compter les belles pièces techniques en visant la sobriété sans perdre de vue l'efficacité. Un passage en revue dénonce ainsi des commandes Gilles Tooling couteur or à douze combinaisons de réglage, un freinage Brembo-ISR en plus des Tokico d'origine, une ligne Akrapovic, un amortisseur Hyperpro, la cosmétique



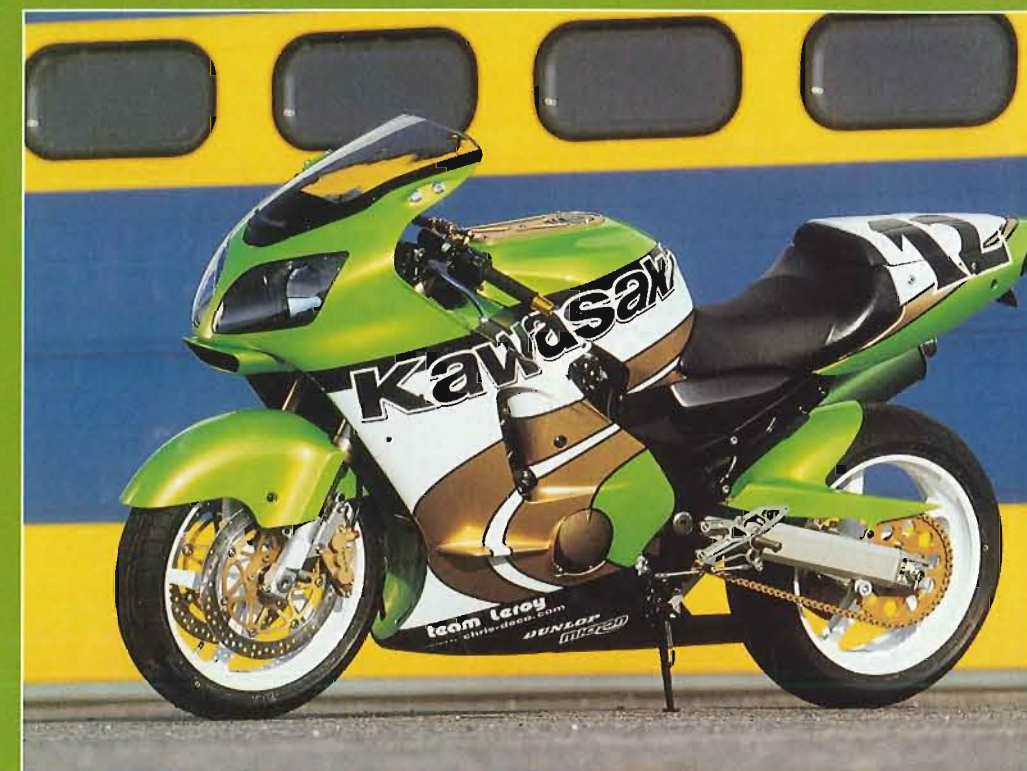
s'appuyant sur une peinture vert Triumph, un passage de roue Top Line et une coque maison, une bulle Motacc et un kit carbone (cache-carters, Ram, plaque de réservoir, tableau de bord).



### Turbo Top Driver

Délirant projectile, cette bécane met le feu au bitume via son turbo d'enfer qui n'est autre que le kit TTS (Thorn Turbo System) rivalisant d'audace avec le bras oscillant rallongé de 110 mm et

renforcé par BBR, qui en profite pour signer les tés de fourche, les disques Beringer Aerotec 4D et le maître-cylindre de 16 mm, le silencieux Blueflame, une bonne grosse gomme Dunlop D208 et une déco racing avec damiers juste comme il faut, qui n'est pas sans rappeler les folles années Godier-Genoud.



Elle s'accommode de gros lettrages et d'effets de déco où le graphisme prime...

### Team Leroy

Elle a tout d'une grande, la Kawa de Jacky Leroy l'incorrigible récidiviste, spécialiste de la marque. Notre homme s'est tout d'abord concentré sur le plaisir de pilotage en sélectionnant chez Tournay un Power Commander parfaitement synchronisé avec une ligne Micron inox-titane. Côté parure, c'est de la hot couture signée Chris Boyer donnant dans le racing chic. Pour parfaire la toile de maître, Jacky a retenu des jantes Marchesini magnésium, un amortisseur Hyperpro, des commandes reculées Robby, un garde-boue carbone avec carter de chaîne intégré et un passage de roue Ikyo, des durits Kevlar et un porte-couronne allégé venant comme des cerises sur un gâteau.

### Top Driver

Créature hors du commun, la moto de Fabrice Charlois s'est parée d'une remarquable peinture de Jérôme Lereffait dosant savamment l'effet pailleté et la matité, les étoiles, les éclairs et les flammes (de l'enfer?). Outre sa tenue spectaculaire élégamment complétée d'une selle en Alcantara, la sportive hérite d'un kit carters en fibre de carbone (embrayage, alternateur, pignon de sortie de boîte, cache Ram Air modifié et plaque réservoir), de platines repose-pieds ZX-12 R et repose-pieds, d'un passage de roue et d'une ligne Devil en position haute.



### Paris Nord Moto

Sportive et routière à la fois, la Kawa de Paris Nord améliore un ordinaire qui, à la base, était déjà fort enviable. Bestiale, la machine affiche ainsi complet : silencieux Devil SB2 titane avec protection carbone, disques Waves et maître-cylindre PR 19 Brembo, commandes reculées Gilles Tooling de chez C&M Racing, garde-boue arrière et passage de roue avec cliqnos et feu intégré France Accessoires, peinture ad hoc by Jaws alliant le noir (bras, fourreaux et carters) au vert des jantes, le blanc et l'or n'intervenant qu'en partie supérieure.

Suzuki GSX-R 1100 "Martin Evolution"  
Dreams Colors-Performance Bike

Il perpétue  
l'esprit

# Martin

Christophe Noël a réactualisé une GSX Martin de 1985 sans toucher à son célèbre cadre chromé.  
Résultat : elle est Georges Martin approved !

Texte : Frank Février - Photos : Sylvain Le Bellec

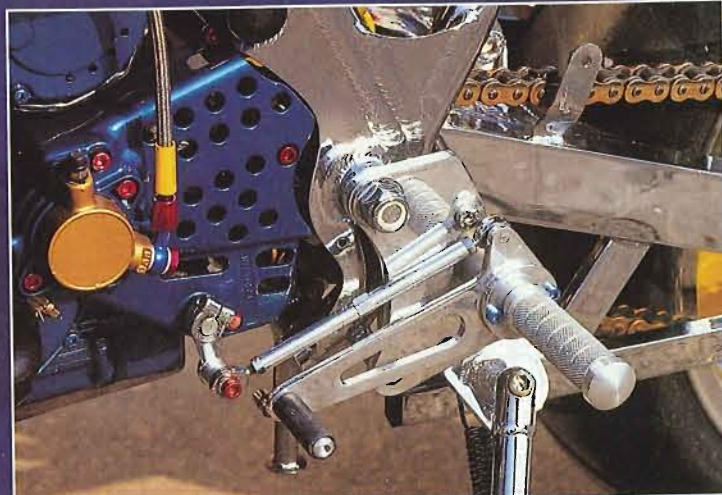


Suzuki GSX-R 1100 "Martin Evolution"  
Dreams Colors-Performance Bike



"Le père Martin nous a tous fait rêver pendant des années, maintenant, c'est moi qui le fais rêver : il est resté planté devant comme un gosse."

De nombreuses pièces sont chromées, polies et anodisées. Notez la visserie en inox et en alu anodisé ainsi que la peinture turquoise nacré du moteur. "Il a fallu fignoler et ajuster chaque vis et chaque détail", souligne Christophe : platines recoupées en monoplacé, boccas sur mesure taillés dans la masse, radiateur d'huile disposé côté droit... Il vend cette moto unique à un connaisseur.



"C"ette moto aurait sûrement été la dernière évolution que Georges Martin nous aurait proposée, s'il n'avait arrêté la fabrication de ses cadres." Christophe Noël, le boss de Dreams Colors, a actualisé une Suzuki GSX 1100 EFE Martin de 1985 sans toucher à l'âme de cette moto : son célèbre cadre tubulaire chromé à structure latérale, qui faisait la réputation de Martin Production depuis 1979 (lire l'encadré). Le fabricant français utilisait un acier très dur (le 25 CD 4 S), élaboré selon les normes aéronautiques. "Ce cadre est à la hauteur des cadres actuels en aluminium, assure-t-il. Il donne à la moto la rigidité et la maniabilité d'une ZX-6 R ou d'une R6." Les watts en plus. Christophe lui a greffé un moteur de GSX-R 1100 à refroidissement liquide de 1995, qui affiche seulement 4 500 kilomètres. "Cette mécanique a été boudée car son débridage nécessitait le remplacement des arbres à cames, rappelle-t-il. Avec mon mécanicien, Julien Kosuck, nous les avons remplacés par des Yoshimura. Nous sortons plus de puissance que le moteur refroidi par air et huile débridé. Un kit Dynojet stage 3 et des filtres à air K & N viennent améliorer le rendement de l'ensemble, qui se termine par un collecteur Yoshimura duplex muni d'une sortie Hindle Stampedeers. Tenquilles comme avec un R1 ou un 1000 GSX-R !" Christophe annonce 165 ch pour 165 kg. "Je prends la moto tout seul et je la soulève !" ajoute-t-il. Il finalisera tout ça par un réglage au banc. De plus, il trouve qu'elle tire un poil court par rapport à la GSX-R 1100, ce qui devrait l'amener à modifier les rapports de transmission. A ce sujet, il se souvient que "le plus difficile a été d'aligner la chaîne avec le moteur. On a dû réusinier le porte-couronne. Ça passe ric-rac partout !" La partie mécanique sera définitivement à son goût quand il aura installé des fils Nology.

Cette évolution colle à la "french touch" Martin

Christophe s'est montré tout aussi pointilleux en ce qui concerne l'accastillage et l'habillage. "J'ai voulu rester dans l'esprit Martin. Je ne voulais pas faire un tuning en montant une fourche inversée ou des jantes de GSX-R. Les étriers de freins Beringer à six pistons et les disques Aéronal, par exemple, c'est pour rester dans l'esprit français de Martin Production." Une allusion au slogan de l'entreprise : "Motos Martin : l'autre façon de rouler français." Et pour mieux coller à cet esprit, Christophe lui a greffé des jantes de... japonaise. Nous avons dû batailler ferme pour lui extirper ce secret : "Bon... j'ai mis des jantes de... Kawasaki ZZR, parce qu'elles ressemblent aux jantes que faisait Martin, à trois branches avec des bâtons carrés. Or aujourd'hui, on ne trouve que des modèles à bâtons ronds. Alors que les jantes de ZZR sont les seules qui sont différentes de toutes les jantes des motos japonaises." La fourche vient de la même moto. "Ce train avant se monte sans trop de modifications sur les tés Martin d'origine", observe-t-il, qu'il a tout

Un tuneur avant l'heure



En 1970, Georges Martin est un motard vendéen passionné de sportives. Et donc insatisfait : les accessoires de personnalisation sont laids et les parties-cycles très indigentes. Il crée Martin Production en 1972, et fabrique carénages, réservoirs et selles. Mais c'est surtout son cadre tubulaire en acier chromé qui lui vaut une réputation aussi solide que ses parties-cycles M16. Richard Almet battra trois records du monde de vitesse sur la roue arrière au guidon d'une Martin, dont le célèbre 221,5 km/h en août 1986. Martin vend jusqu'à 600 motos par an et réalise 50 % de son chiffre d'affaires à l'étranger (Suisse, Etats-Unis, Australie...). Il utilise les meilleurs moteurs (du quatre-pattes de la Honda 750 Four au 1100 GSX Suzuki) et les meilleurs accessoires (guidons Téléfix, amortisseurs Uni-Flex, kits moteurs Moriwaki, radiateurs Lockhart Industries...). Martin arrête ses activités dans la moto en 1988, après avoir fabriqué 5 800 parties-cycles. Cette année-là, une certaine GSX-R 750 dispose enfin d'un cadre rigide de série. Les constructeurs font alors de leurs sportives à la fois des replica de leurs motos d'endurance, telle la Honda RC 30, et des vitrines de leur savoir-faire. Y compris en matière de cadres.

de même anodisés or. D'origine, également, les platines et les commandes Martin montées sur roulements, l'amortisseur De Carbon et les bracelets Telefix multirégulables. Le bras oscillant a été rechromé et le dessous du réservoir en alu modifié en raison du passage des durits de refroidissement et du faisceau électrique. Christophe a déniché un tête de fourche de ZX-9 R racing "aux formes arrondies et agressives dans l'esprit de la moto", souligne-t-il, qui a nécessité la fabrication d'une araignée, et auquel il a ajouté des phares à longue portée de voiture. La coque arrière est faite maison, de même que le garde-boue et la peinture recouverte de six couches de vernis. Bilan : "Quatre ans de boulot, résume le boss. C'est une pièce unique au monde. Quand il l'a vue, Georges Martin est resté scotché. Il m'a dit qu'il n'aurait pas fait mieux. Je lui dédie cette moto." ●

SPÉCIFICATIONS

Suzuki GSX-R 1100 "Martin Evolution"

- Moteur : GSX-R 1100 refroidi par eau, arbres à cames Yoshimura, kit Dynojet stage 3, filtres à air K & N.
- Freins : Etriers Beringer à six pistons, disque Aéronal, durits Goodridge.
- Châssis : Cadre Martin tubulaire en acier chromé à structure latérale.
- Fourche : ... et jantes : Kawa ZZR 1100.
- Tête de fourche : Kawa ZX-9 R racing, optiques auto.
- Peinture : Christophe Noël. Vernis six couches.
- A vendre : Nono, au 01 64 70 25 69.
- En savoir plus : Des infos sur [www.clubmartin.com](http://www.clubmartin.com)

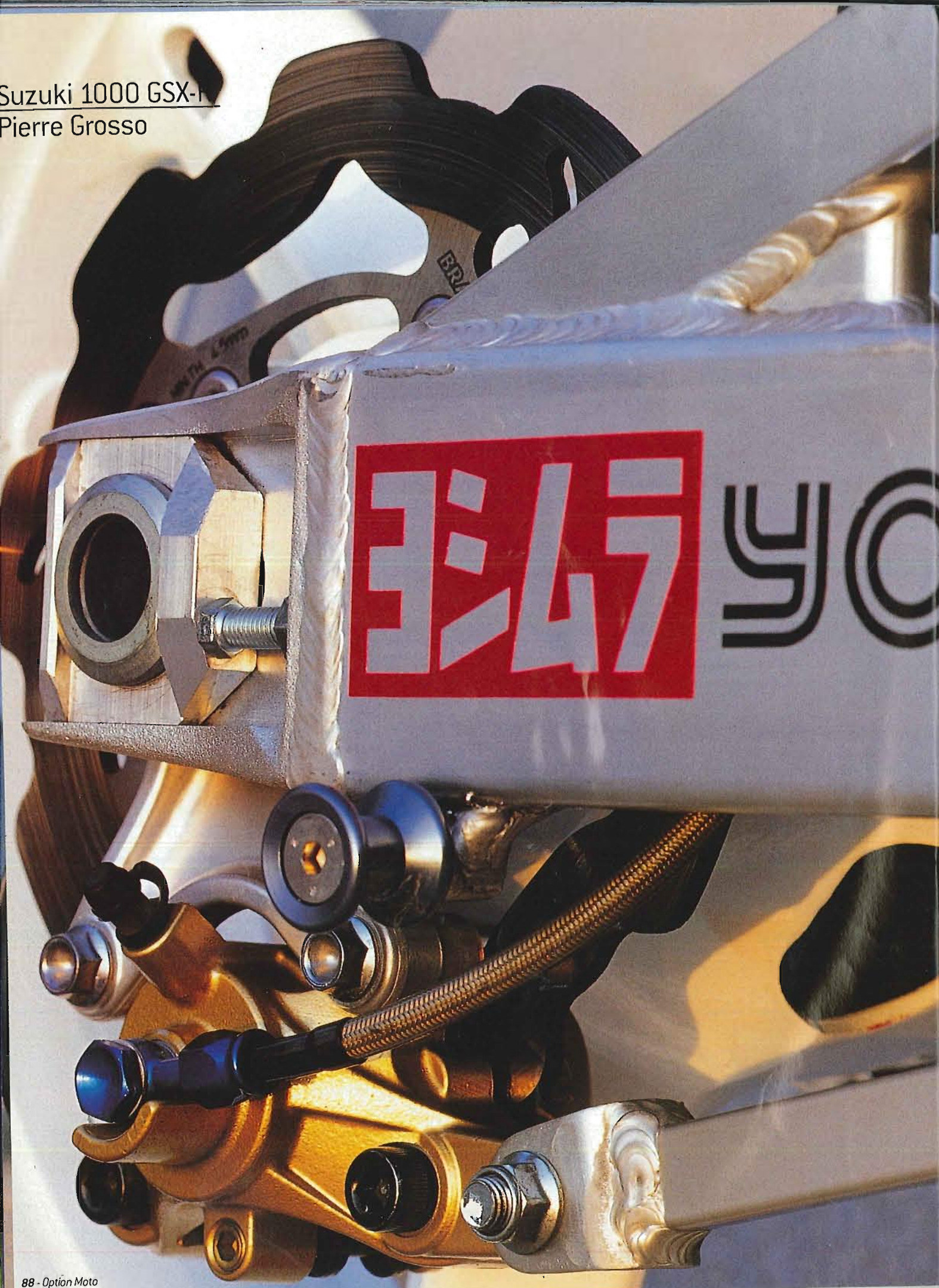


## Portrait d'une tête

Au salon de Cagnes-sur-Mer (où il fait toujours bon aller), cette 1000 GSX-R a fait un véritable carton chez les amateurs de bécanes affûtées et de tunings soignés. La voici donc, pour vous, livrée sur un plateau !

Texte : Louis Maime - Photos : Sylvain Le Bellec

# Le Bellec



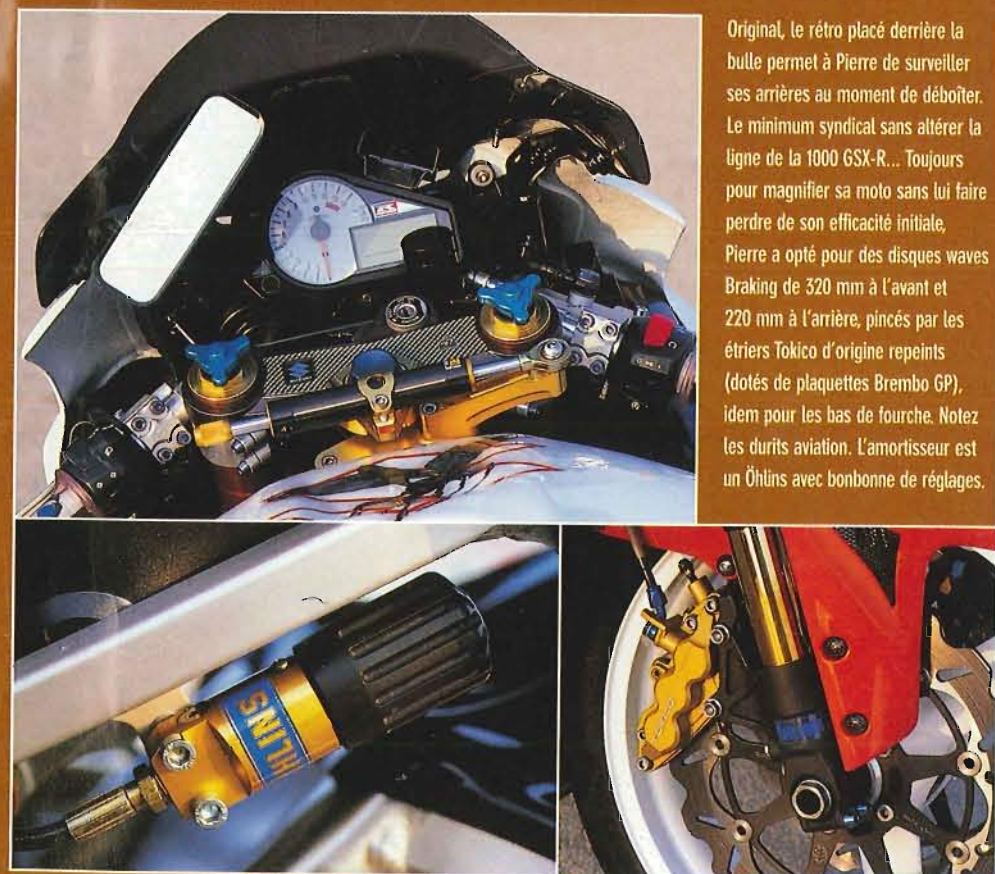
**L**a 1000 GSX-R de Pierre Grosso n'exhibe ni monobras ni kit NOS, pas plus d'arbres à cames racing que de pistons spéciaux, elle conserve ses étriers de frein et ses jantes d'origine... et pourtant, Option Moto lui consacre pas moins de huit pages, soit le traitement habituellement réservé aux "gros calibres" du tuning. J'en connais, des bas du casque, qui vont mourir de jalousie ou crier au scandale (ou les deux à la fois, mon adjutant). Nous vous présentons cette Suzuki en long, en large et en travers parce qu'elle est simplement belle, équilibrée, homogène, racée sans être trop agressive, raffinée sans être ostentatoire... A sa façon, cette personnalisation illustre magnifiquement la manière dont vous vivez le tuning au quotidien. Bien sûr, comme vous, nous ne pouvons rester de marbre face à une Hayabusa turbo, une R1 full carbone ou une vieille Suzuki 1100 GSX-R alimentée par une rampe de carburateurs FCR 41 à la voix caverneuse. Mais au quotidien, pour tailler la route sans encombre, se faufiler dans la circulation, taquiner les petites routes avec une réelle efficacité, l'autoroute confortablement, rien ne vaut un bon "soft" tuning du calibre de cette 1000 GSX-R. Elle est suffisamment modifiée pour se faire remarquer sans mettre dans l'embarras son propriétaire au moment de la revente ou lors d'un contrôle de police, surtout qu'en ce moment...

#### La ligne profilée lui donne une belle agressivité !

Cette Suzuki, si elle interpelle, ne décontenance pas ses observateurs. Sans doute le signe d'un tuning abouti, lorsque l'on se sent face à une bécane qui semble être de série... On exagère un peu, mais l'idée est bien là. Pour parvenir à cette harmonie, un gros travail de "molding" a été effectué sur la carrosserie par California Colors (Erik Salin réalise régulièrement ce type de modifs sur des Harley-Davidson) sur la base de pièces Poly Acor (tête de fourche, coque, garde-boue...). "J'ai créé des arêtes en composite sur les flancs du réservoir dont les bords étaient initialement arrondis, pour en accentuer la forme, souligne l'artiste-peintre-sculpteur, qui affectionne particulièrement l'exercice. Même chose au niveau de la coque, où une arête centrale donne le change au réservoir (notez aussi à la poupe, la parfaite intégration du feu à leds, juste au-dessus des échappements) ainsi que sur le garde-boue avant, ajouré (zieutez les grilles) et dont les flancs sont en harmonie avec les autres éléments de la moto. Il y a quarante heures de travail pour parvenir à ce résultat. On pourrait même aller plus loin en travaillant sur le cadre, les roues..." Avis à la population ! Voici une voie peu explorée, à aborder tout en finesse, réservée aux seuls esthètes amoureux du détail "qui va bien" et vous permettant de hisser votre machine au pinacle du tuning (voir, autre exemple, le travail sur le cadre de la V-Max M & M's dans ce même numéro). Autre façon de vous distinguer : confier la déco au même Erik Salin. "Je souhaitais que



Les disques de frein "waves" Braking sont très tendance, tant à l'avant qu'à l'arrière !



Original, le rétro placé derrière la bulle permet à Pierre de surveiller ses arrières au moment de déboîter. Le minimum syndical sans altérer la ligne de la 1000 GSX-R... Toujours pour magnifier sa moto sans lui faire perdre de son efficacité initiale, Pierre a opté pour des disques waves Braking de 320 mm à l'avant et 220 mm à l'arrière, pincés par les étriers Tokico d'origine repeints (dotés de plaquettes Brembo GP), idem pour les bas de fourche. Notez les durits aviation. L'amortisseur est un Ohlins avec bonbonne de réglages.

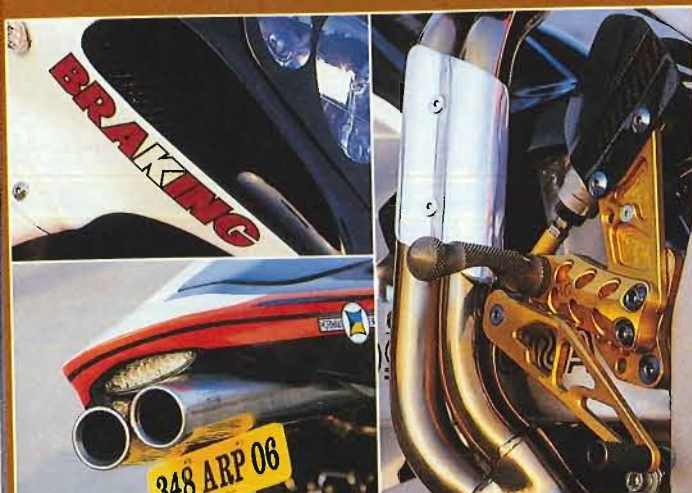


Les pots Bos sous la coque, le "molding" du réservoir et de la coque et la peinture reprenant les teintes Harley lui confèrent une allure séduisante.

Elle se pare des plus beaux atours pour vous faire craquer : protections en carbone du cadre et des carters, disques waves, commandes ISR et Gilles Tooling, soulignés par la belle peinture. Les jantes blanches et la selle noire participent à l'image harmonieuse de cette 1000 GSX-R.



Chaque accessoire est judicieusement pensé avant d'être monté avec le plus grand soin...



La moto de Pierre Grosso multiplie les effets et les jolies pièces pour se démarquer de la série. On détaille ainsi, au niveau du poste de pilotage, un amortisseur de direction Hyperpro monté en position centrale, côtoyant des demi-guidons et des molettes de réglage de fourche en alu usiné. Notez aussi la présence d'un bouchon SEMC Brembo, de visserie en titane tant au niveau du té de fourche que des leviers ISR de frein et d'embrayage et des commandes recutées taillées par Gilles Tooling.



On insiste plus sur l'aspect racing que tuning, et je lui ai donné carte blanche", se souvient Pierre Grosso. Pour ne pas le décevoir (mais comment le pourrait-il ?), Erik s'est inspiré des teintes Harley-Davidson racing (orange-blanc-noir), habilement mises en avant grâce à un graphisme simple mais élégant (jetez donc vos yeux sur la photo ci-dessus pour en prendre toute la mesure). Les jantes sont blanches pour parfaire le look, et la selle noire pour ne pas perturber le design.

#### Réalisée au coup par coup, sans fausse note

Cette moto, comme l'Univers, ne s'est pas faite en un jour. C'est à force de "trainer" du côté de chez American Rider, à Cannes, que Pierre, bien conseillé, a superposé les couches, sans jamais verser dans l'excès, réalisant tel un puzzle cette pièce unique. Pierre, qui, outre les petites routes de l'Esterel, taquine la piste (il n'hésite



pas alors à remplacer les éléments de carénage ainsi que le réservoir pour ne pas gâcher la marchandise), a soigné le poste de pilotage : commandes reculées Gilles Tooling pour un ajustage pile-poil des petits petons, demi-guidons, leviers de frein et d'embrayage ISR en aluminium taillé dans la masse, visserie titane (que l'on retrouve un peu partout sur la moto), papillons de réglage de la fourche et amortisseur de direction Hyperpro (logé en position centrale pour contenir les ruades, car il faut dire que la bête ne manque pas de mordant). Pour assurer comme un as des freinages de trappeur, Pierre a opté pour des durits aviation avec raccords sertis et des plaquettes GP Brembo. Les étriers demeurent les Tokico d'origine (six pistons à l'avant, pour mémoire), repeints, c'est sympa et pas cher, mais les disques ont été remplacés par des "waves" Braking très tendance, en 320 mm à l'avant et 220 mm à l'arrière. C'est pas moins bien et c'est plus joli ! Un amortisseur Öhlins permet d'ajuster comme il se doit

la tenue de route de ce chasseur développant tout plein de chevaux. On vous laisse imaginer. Outre les deux échappements Bos, face apparente de cette impressionnante cavalerie libérée comme par magie, la Suzuki bénéficie à la fois d'un G-Pack et d'un Power Commander pour optimiser les montées en régimes et les réglages de l'injection. Plus qu'une quelconque hausse de puissance (il y a déjà ce qu'il faut...), c'est du côté de l'agrément et d'une plage d'utilisation plus grande qu'il faut chercher le bien-fondé de cette démarche.

#### Pierre s'en sépare pour... une autre 1000 GSX-R !

"Lorsque je sors, je la lave systématiquement, pas au Kärcher, mais à la main, en démontant les carénages", assure Pierre, toujours amoureux, mais tenté par la 2003, encore plus tranchante. Ce modèle 2001, qui affiche 20 500 km, est à saisir 15 000 €. Soit bien moins cher que son prix de revient ! Tél. : 06 10 28 10 40. ●

#### SPECIFICATIONS

##### Suzuki 1000 GSX-R de Pierre Grosso

○ Moteur	G-Pack, Power Commander, pots Bos sous la coque (montage by American Rider, Cannes).
○ Freinage	disques waves Braking, 320 mm à l'avant, 220 mm à l'arrière, durits avia, maître-cylindre ISR.
○ Suspension	Amortisseur Öhlins (bonnebonne séparée), ressorts de fourche.
○ Habillage	Tête de fourche, garde-boue et coque Poly Acor (remodelée avec feu leds), "molding" de réservoir.
○ Divers	Commandes reculées Gilles Tooling, bouchon SEMC Brembo, visserie titane, amortisseur de direction Hyperpro...
○ Sellerie	Patrick Clément, Cuir Prestige.
○ Peinture	Erik, California Colors, à Mougins.

Yamaha YZF-R1  
Dinatel



Blue belle

# gueule



La boutique Dinatel convolait avec Kawa. Mais depuis huit mois, elle vit aussi avec Yam'. Nous sommes heureux de vous apprendre qu'elle a accouché d'une R1 gavée d'options.

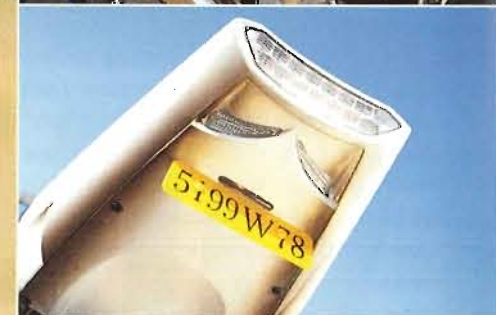
Texte : Stéphane Jahan - Photos : Sylvain Le Bellec



Yamaha YZF-R1  
Dinatel



Dinatel a mitonné un tuning posé. Il ne lui manque plus qu'un pilote pour lui lever la roue.



Amortisseur de direction  
Hyperpro, commandes  
de frein (et d'embrayage)  
ISR en alu taillé dans la  
masse, passage de roue  
Top-Line et commandes  
reculées Robby : Dinatel  
ne perd pas de temps.  
En haut vous apprécierez  
les disques Braking.

Yamaha YZF-R1  
Dinatel



A 16 390 € le bout, la R1 Dinatel n'est pas à la portée de toutes les bourses. Mais celui qui succombe à ce minois est prêt à tous les sacrifices du monde.

Fan de carbone, cette R1 et son insoutenable légèreté sont pour toi...

**Y**'a pas de miracle, les amis ! Quand on mijote dans le doux bain de la moto depuis de nombreuses années avec l'ambition et le talent que l'on connaît aux boys de Dinatel, il ne faut pas des lustres pour sortir un tuning qui tape juste. Pourtant, le concessionnaire joue sur un nouveau terrain. On le connaissait "estampillé" Kawa jusqu'aux esgourdes, mais voilà huit mois que Franz, Fred et tout le staff dealent du Yam'. Le magasin de Houilles (je sais, c'est bizarre à prononcer) s'est donc agrandi pour recevoir en son sein les joyeux modèles de la firme aux diapasons...

Les membres de l'équipe se sont frotté les mains à l'idée de s'attaquer au "gros baigneur" Yamaha. Ils ont retroussé leurs manches pour nous (vous) préparer une R1 super affûtée - esthétiquement s'entend - avec moult accessoires classieux. Pour la peinture, le choix du prestataire ne fut pas des plus compliqués : les élèves assidus de "l'école Jaws" auront de suite remarqué le style qui caractérise les travaux de Cyrille Laurent et Jorge Miranda. Mais plutôt que d'en rajouter une couche sur ces compères, lorgnons ensemble sur les différences qui font de la 1000 Dinatel une machine des plus belles. Jetez donc un œil sur les caches en carbone savamment recouverts de vernis bleuté... Hum ! A vrai dire, il y a peu de chances que vous les trouviez ainsi apprêtés dans le commerce. Sebi Moto, le fabricant de ces caches, les livre bruts. Enfin bruts, façon de parler car, comme de nombreuses pièces carbone, elles sont livrées vernies. D'ailleurs, si on les dénombre, on calcule un garde-boue avant (et arrière), un réservoir, des protections de cadre et des cache-carter. Soit sept pièces, au bas mot !



En parlant de votre chiffre porte-bonheur, sachez que pour déjouer les pièges que le mauvais sort nous réserve parfois (nous, les motards, versus les automobilistes décérébrés), Fred a monté le "full kit" de freinage Braking Wave. Bien entendu, les commandes de freinage et d'embrayage en alu taillé dans la masse sont issues du catalogue ISR. Et puisqu'on est dans les incontournables, mentionnons la selle made by Top Sellerie, des commandes reculées Robby, un silencieux Yoshimura Tri-Oval (monté avec une patte de R7), un capot de selle et un passage de roue Top Line. Pour n'oublier personne, citons également MRA à la bulle et Hyperpro à l'amortisseur de direction. Elle vous chauffe ? Il vous en coûtera la modique somme de 16 390 €. ●

#### SPÉCIFICATIONS

##### Yamaha YZF-R1 signée Dinatel

- Moteur *Stock. Quatre-cylindres en ligne à 20 soupapes. Echappement Yoshimura Tri-Oval.*
- Freins *La complète en Braking Wave, commandes ISR en alu taillé dans la masse.*
- Châssis *D'origine, avec protections en carbone verni... La classe !*
- Peinture *Jaws, mazette, Jaws !*
- Contact *Dinatel : 51, boulevard Emile-Zola, 78800 Houilles, ou [www.dinatel.fr](http://www.dinatel.fr)  
E-mail : [dinatel@ymf-reseau.com](mailto:dinatel@ymf-reseau.com)*

**MOTO EXPERT**  
L'ACCESSOIRE EST ESSENTIEL

**LE SITE QUI FAIT PLAISIR...**  
[www.motoexpert.fr](http://www.motoexpert.fr)

**TOUT MOTO EXPERT EN UN SEUL CLIC :**  
L'actu, les magasins, les produits, 1000 occasions à saisir...!

**PASSAGE DE ROUE ROCA**

**EN AVANT PREMIERE DISPONIBLE AVRIL 2003**

274, rue du Rajol  
Espace commercial  
34130 FREJORGUES est  
Tél. : 04 67 64 16 79  
Fax : 04 67 64 16 52

**SV 650/1000 modèle 2003**

**Votre prime d'assurance vous met à sec ?**

**Faites le plein au meilleur prix !**

**AMV**  
ASSURANCE moto verte

*L'Assurance de gagner*

DEVIS IMMEDIAT AU MEILLEUR PRIX

**N° Indigo 0 820 820 750<sup>(2)</sup>**

[www.amv.fr](http://www.amv.fr) 3615 AMV<sup>(1)</sup>

ASSURANCE IMMEDIATE

AMV - SAS de courtage d'assurance au capital de 100000€ - RCS 5320 540 907  
Compagnie adhérente L'Equipe (R) 01206 1112mm - (R) 01106 1112mm  
Assurance immédiate sous réserve d'acceptation.

# 2003



17 ET 18 MAI • CIRCUIT DE LINAS-MONTLHÉRY  
LE PLUS GRAND RASSEMBLEMENT EUROPÉEN DE MOTOS DE COLLECTION

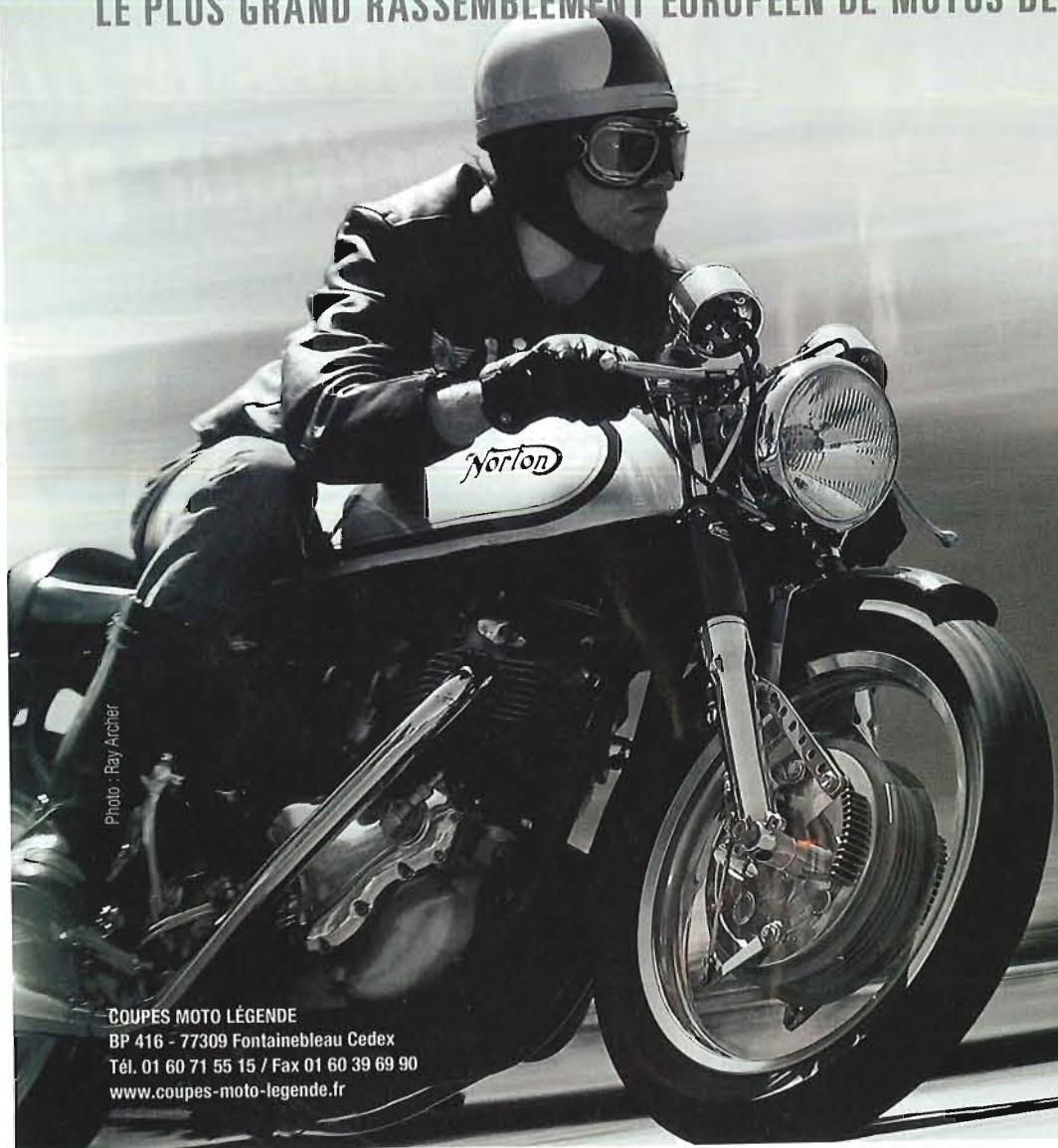


Photo: Ray Archer



COUPES MOTO LÉGENDE  
BP 416 - 77309 Fontainebleau Cedex  
Tél. 01 60 71 55 15 / Fax 01 60 39 69 90  
www.coupes-moto-legende.fr

1923 - 2003  
80 ANS  
DE MOTOS

# OPTION LE GUIDE

Collection p. 108  
Honda 1000 CBX



## Tendance SUPERMOTARD



A la découverte des  
surfeuses à quatre-temps,  
les Yamaha 450 YZF  
et Honda 450 CRF. Trois  
supermotards du  
championnat de France  
se laissent admirer.  
Prenez-en de la graine !

**ET AUSSI**  
News du tuning,  
Street parking,  
Focus, Leaders  
d'opinion...

# Tuning news

Les nouveautés des accessoiristes et préparateurs sont dans Tuning news. Chaque mois, le meilleur de l'info, rien que pour vos yeux...

## Ducati 999 Top Line



Quoi de neuf, docteur, ce mois-ci dans la gamme Top Line ? Du beau matos pour la Ducati 999, voilà qui n'est pas franchement banal. Et de quoi s'agit-il ? Vous avez tout d'abord droit à un bloc feu arrière avec clignotants intégrés se négociant 281 € en version brute et 338 € peinte. Ce bloc en polyster intègre des cabochons de clignotants et permet de conserver le feu d'origine. Autre pièce qui intéressera bien des Ducatistes, et déalée par France Accessoires, le garde-boue arrière. Plus qu'un trop long discours,

pour le découvrir en détail, nous vous laissons l'admirer en photo ci-dessous. Pas mal, non ? Il se fixe sur les points existant sur la moto, donc sans prise de tête. Comptez 127 € brut ou 183 € peint. Un dossier de selle est aussi au programme. Il se monte comme papa dans maman par dessus la selle passager grâce à un kit de fixation fourni. Il vous en coûtera, en version brute, 142 € et 183 € en version peinte. Enfin, pour parfaire l'esthétique de votre diva, France Accessoire, qui commercialise les bulles MRA, vous propose une bulle

racing incolore ou gris foncé (130 €) ou en couleurs (140 €). Vous n'avez que l'embaras du choix !

France Accessoires.  
Tél. : 03 25 72 52 00.



## ZX 636 R Top Line



En parallèle de sa proposition pour la Ducati 999, France Accessoires commercialise un ensemble de pièces pour la Kawasaki ZX 636 R 2003. Quatre pièces différentes sont au programme. Notez ainsi la paire de roulettes de

protection, qui ne nécessite pas de perçage du carénage (en noir ou blanc). Il en coûte 105 €. Un support de plaque d'immatriculation en ABS est de la partie. Pour rester homologué, ce support permet de remettre le catadioptré et les clignotants d'origine. Il

est fourni avec éclairage de plaque et se deale 55 € brut, c'est-à-dire noir, ou 93 € peint. Le garde-boue arrière se monte, lui, sur les points de fixations d'origine et intègre un carter de chaîne efficace. Comptez 127 € brut ou 183 € peint. Enfin, le dossier se monte par dessus la selle passager grâce à un kit de fixation fourni. Il est affiché à 142 € brut ou 183 € peint. Dispo aussi, silencieux homologués et bulles.  
France Accessoires.  
Tél. : 03 25 72 52 00.

## Freinage radial R1 !

À l'initiative de SEMC Brembo, vous pouvez adopter un kit d'étriers Brembo à fixation radiale sur votre Yamaha R1. Une info exclusive Option Moto ! Ce superbe kit, qu'il vous faudra posséder pour être up-to-date et faire pâlir d'envie ceux qui ne l'auront pas, se compose de deux étriers Brembo à quatre pistons d'un diamètre 34 en fonderie Or, d'une paire de supports d'étriers en alu taillé dans la masse et anodisé noir (trop beaux,

zieutez les photos), d'une paire de easy durit tressées en inox type aviation, livrées avec la visserie titane, s'il vous plaît. Du très haut de gamme ! Quels avantages, nous direz-vous, a-t-on à investir 1 002 € dans un tel ensemble ? Sachez, chers lecteurs, que les étriers radiaux possèdent un système d'attaches directes à la fourche exploitant ainsi la synergie entre l'étrier et le bas de fourche et

procurant donc une meilleure rigidité et un freinage très efficace. La fixation radiale peut aussi être adaptée à plusieurs diamètres de disques sans changer les bas de fourche, simplement par calages. Dans le kit R1, il est donc possible de conserver ses disques d'origine ! En option : disques flottants acier-inox diamètre 298 mm ou 320 mm plus calage. (724 € la paire).  
SEMC Brembo.  
Tél. : 03 89 42 77 45.



# LE GRAND PRIX DE FRANCE

C'EST DU 23 AU 25 MAI

# LES PETITS PRIX

C'EST JUSQU'AU 31 MAI !



**ZX 636**  
9 899€ 8 999€

modèle 2002



**ZZR 1200**  
12 199€ 11 499€

modèle 2002



**ZZR 600**  
8 199€ 7 599€

modèle 2002



**ZRX 1200**  
8 999€ 7 929€

modèle 2002 - stock concessionnaire



**ZRX 1200S**  
9 599€ 7 999€



**GPZ 500S**  
5 599€ 4 999€

modèle 2002 - stock concessionnaire



**W650 (pt. guidon)**  
6 999€ 6 499€

modèle 2002 - stock concessionnaire



**KLR 650**  
4 999€ 4 570€

modèle 2003



**KLX 110**  
2 595€ 2 270€

modèle 2002



**KMX 125**  
3 199€ 3 005€

**Kawasaki**  
FINANCEMENT

**Kawasaki**  
ASSURANCE

www.kawasaki.fr

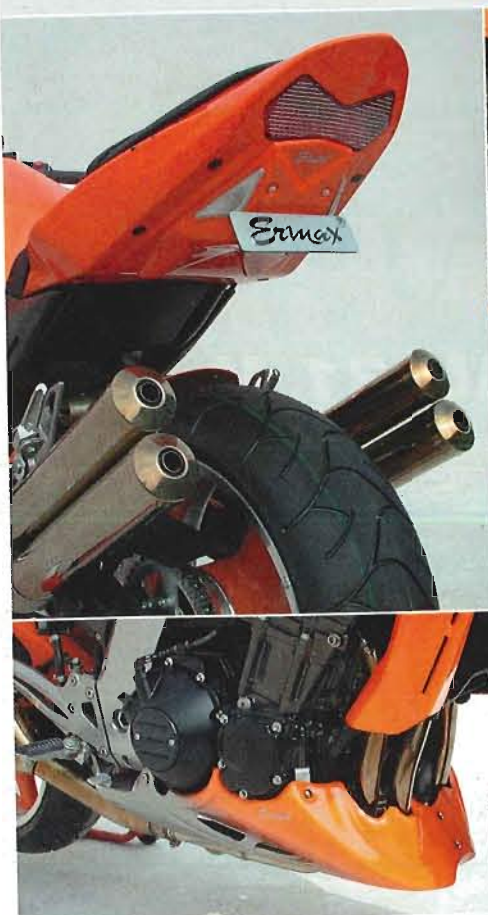
IGOL

**Kawasaki**  
Let the good times roll.

# Tuning news

Les nouveautés des accessoiristes et préparateurs sont dans Tuning news. Chaque mois, le meilleur de l'info, rien que pour vos yeux...

## La Z 1000 Ermax



Ermax colle au plus près à l'actualité du marché et propose ce mois-ci plusieurs produits pour la machine la plus "hot" de la famille des gros roadsters : la Kawasaki Z 1000. Outre la bulle haute (plus 10 centimètres, permettant une meilleure protection) à double galbe, noir clair, qui est en harmonie avec l'esthétique de la "Z" (comptez un peu plus de 101 €), la Kawasaki se pare d'une paire d'écoques de radiateur ajoutant à l'agressivité de la bête. Elles se fixent sans modification aucune en lieu et place

des originales. Il vous en coûtera 170 € les deux, peintes, et Ermax vous donne même le choix. Orange nacré, noir ou vert nacré, soient les coloris "officiels" de la sulfureuse basique. Un support de plaque, livré avec clignotants triangulaires, blancs ou oranges, fourni avec vis et se fixant à la place de la bavette est annoncé à 136 €, le sabot étant lui à 245 € en peinture unie ou à 275 € en deux tons (gris métal-orange, gris métal-noir ou gris métal-vert). Il est réalisé en deux parties et livré avec fixations en inox. Enfin, pour être complet, notez qu'un jeu de protection de carters est également inscrit au catalogue : il se deale aux prix très raisonnables de 29 € la paire. Vous pourrez ainsi attaquer comme un damné sans arrière-pensées. Gaffe quand même... Plus d'infos chez Ermax. Tél. : 04 42 73 67 91.



## YZF-R6 top bulle

Depuis vingt-six ans, les bulles Ermax font référence. Elles équipent les teams d'usine les plus prestigieux : Tech 3 en MotoGP, Aprilia et Petronas en SBK, Kawasaki en Supersport. Les produits Ermax bénéficient d'une technique inégalée dont les bénéfices sont bien réels. Les essais réalisés avec Kawasaki en Endurance ont montré un gain

de 3,5 km en vitesse maxi grâce au produit Ermax ! Vous pouvez aussi équiper votre Yam YZF-R6 d'une Aéromax (2 à 3 mm d'épaisseur) double galbe plus haute et pourvue d'une double prise d'air naca centrale évitant les turbulences tout en apportant de l'air. Elle est affichée à 137 €. Plus d'infos chez Ermax. Tél. : 04 42 73 67 91.

## La SV 650 aussi...

Les roadsters ou basiques, comme vous voulez, sont décidément à la fête ce mois-ci chez Ermax, le faiseur made in France qui surfe tout azimut les éléments de carrosserie. Outre la Kawasaki Z 1000 (à lire en détails, ci-dessus), la séduisante Suzuki 650 SV se voit elle aussi faire quelques propositions qui n'ont rien d'indécentes. Ainsi, pour être parfaitement dans l'air du temps, vous faire plaisir, sortir du lot, sans pour autant sacrifier l'esthétique de votre moto,

vous mettre à l'abri des "grains", du vent et des projections en tout genre, un petit saute-vent (il mesure 29 centimètres de haut, on se calme les filles) à la fois protecteur et profilé pourra trouver, en bleu satin, place sur votre dulcinée mécanique moyennant 88 €. Ce n'est pas la mer à boire. Pour lui donner le change, Ermax a pensé qu'un joli garde-boue arrière avec son carter de chaîne intégré et une découpe du logo "SV" vous ferait également plaisir, à vous et surtout à votre

Suzie préférée. Cette option vous sera alors facturée par votre motociste quelque 180 €. At last, Ermax vous propose enfin, pour séduire un peu plus

vos poursuivants, un passage de roue qui soulignera la poupe de votre vaisseau. Comme Ermax fait toujours les choses bien, ce passage de roue

est livré avec un support de plaque d'immatriculation ainsi que clignotants triangulaires (orange ou blancs). Notez que les couleurs disponibles sont le bleu métal, gris métal, noir métal, orange métal. Moins de 245 €. Quelle que soit la teinte, voilà un accessoire qui ne manque pas d'allure.



# Votre Arai pour 329\* euros !!



NR-5



there is a difference

Offrez vous pour 329\* euros tout ce qui fait d'Arai la référence en matière de casque :

LA SÉCURITÉ APPORTÉE PAR UNE TECHNOLOGIE EXCLUSIVE :

CALOTTE EXTÉRIEURE EN SUPER LAMINATE FIBERGLASS, MATÉRIEL UTILISÉ POUR LES RECHERCHES SPATIALE ET MILITAIRE.

CALOTIN INTÉRIEUR TRI-DENSITÉ PERMETTANT UN MEILLEUR AMORTISSEMENT DE LA TÊTE EN CAS DE CHOC.

HOMOLOGUÉ PAR TOUTES LES NORMES MONDIALES.

LA QUALITÉ LÉGENDAIRE D'UN CASQUE ENTIÈREMENT FABRIQUÉ ET ASSEMBLÉ À LA MAIN.

LA DURÉE DE VIE ET LE CONFORT QUI FONT QUE PLUS DE 80% DES POSSESSEURS D'ARAI EN RACHÈTENT UN AUTRE AU MOMENT DE CHANGER.

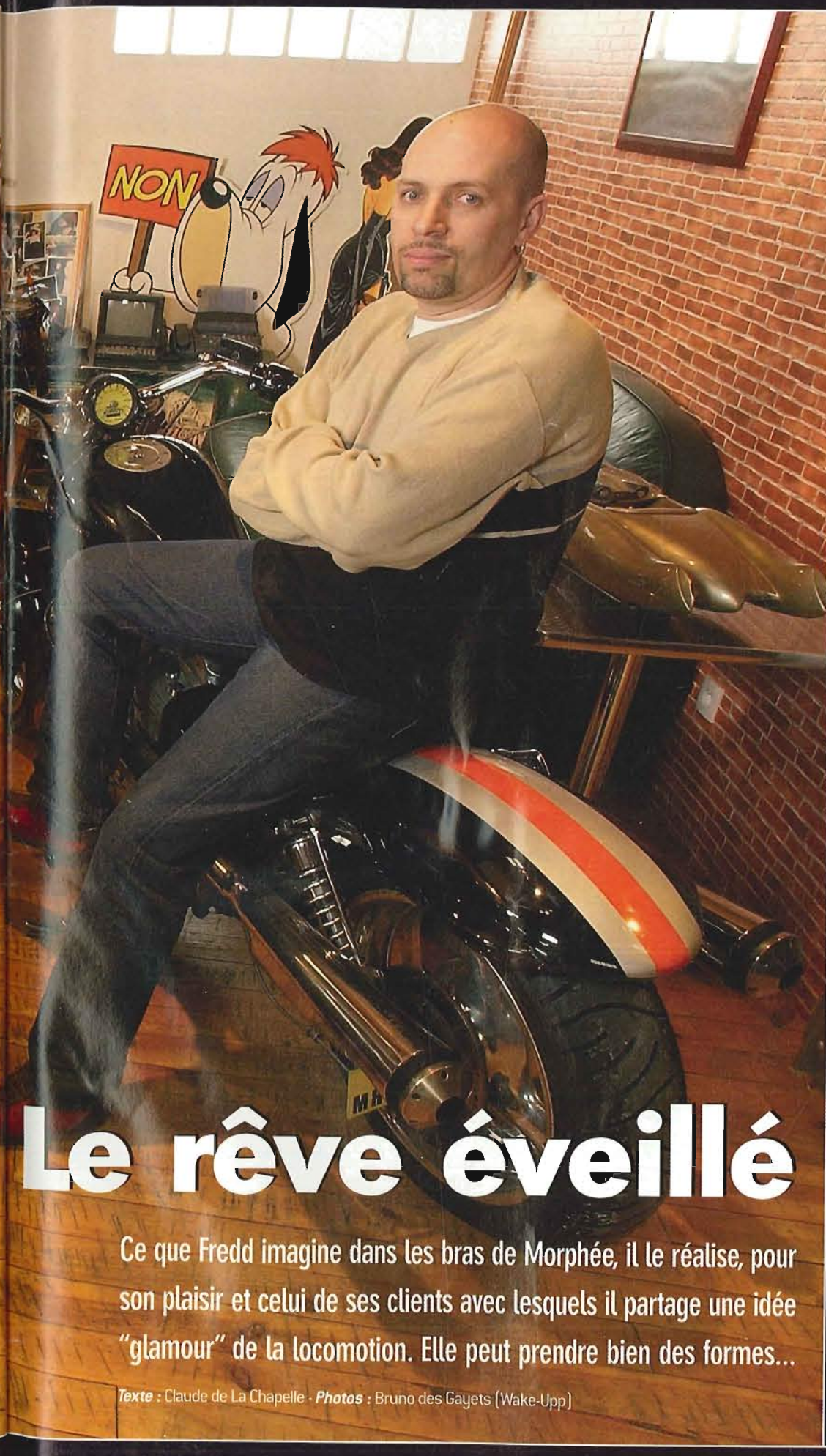
LE PRESTIGE ISSU D'UNE EXPÉRIENCE UNIQUE EN GRAND PRIX, SUPERBIKE ET FORMULE 1.

\*329€ : modèle uni sans ventilation supérieure.

S.A.V. ET LISTE DES REVENEURS AU 0821 00 2345\*\* ET SUR WWW.ARAI.FR

MAD DISTRIBUTOR  
www.mad.fr  
\*\* 0,15€ TTC à min  
DEPOS EN TELEPHONE PAY

Fredd



## Le rêve éveillé

Ce que Fredd imagine dans les bras de Morphée, il le réalise, pour son plaisir et celui de ses clients avec lesquels il partage une idée "glamour" de la locomotion. Elle peut prendre bien des formes...

Texte : Claude de La Chapelle - Photos : Bruno des Gayets (Wake-Upp)

C'est à Rétromobile, le plus beau salon dédié à la voiture ancienne, que nous avons rencontré Fredd. Il y exposait ses sublimes sculptures en résine polyuréthane aux allures futuristes, le fruit d'un accouplement improbable entre une batmobile, l'auto de Spirou et un concept car tout droit sorti des cerveaux de Détroit. Sur son stand trônait aussi son Terraplane (photo ci-contre), une superbe vision cyclope en aluminium et fibre de verre (sur un treillis métallique) d'une locomotion d'un autre temps, où le passé et le futur s'entrechoquent, une pièce exceptionnelle réalisée autour de majestueuses ailes de Buick 1938. Vous l'avez peut-être deviné, Fredd vit au quotidien bercé par le ronronnement des moteurs V8, des galbes ensorcelants, une culture où se mêlent hot rod, leadsled, custom... le meilleur de l'Amérique automobile, avec cette "french touch" rappelant qu'il fut un temps où les plus prestigieux carrossiers du monde étaient français, oui monsieur... Fredd dessine et fabrique aussi du mobilier et des luminaires, à la fois design et fonctionnels où métal et bois précieux s'entrelacent avec délice. Chacun de ses objets est une pièce de collection réclamant plusieurs semaines de travail et des tarifs en conséquence. Lorsqu'il pose ses outils, Fredd bricole ou restaure. Il est ici photographié avec une Edsel (la marque du fils d'Henry Ford) de 58, Citation Convertible, qu'il a repris depuis le châssis. Il ne perd pas de temps, le garage est dans le salon, lui même dans la cuisine... Dans cet ancien atelier de peintre, immense, fait de briques et de bois, Fredd vit comme un poisson dans l'eau, entouré de ses jouets, maquettes en tôle, mais aussi des joujoux extra, grandeur nature, au rang desquels une Harley 883 (passée en 1200) sur laquelle il prend la pose. Bras oscillant de Yamaha FZR, fourche inversée et jantes de GSX-R, colonne de direction inclinée de 6° supplémentaires, réservoir en aluminium, échappements en inox (avec deux chicanes Supertrapp) et tés taillés sur mesure, comme le sabot, le cache-batterie, le garde-boue arrière... Fredd ne peut s'empêcher de détourner les mécaniques de leurs destinées initiales ou de les améliorer. "La Harley, elle prend 200, elle tire sur les bras, et elle file vraiment droit" avoue-t-il en rêvant d'une Buell ou d'une V-Max... Des rêves, Fredd en a plein la tête : une sculpture de moto en résine, des pièces de carrosseries pour des accessoiristes... Fredd existe, vous pouvez le contacter au 06 13 21 56 49. ●

Neuf ans après un énorme pavé dans la mare nommé CB 750, Honda créait à nouveau la sensation en proposant en 1978 une six-cylindres en ligne : la CBX 1000 Z.

La CBX était une machine exceptionnelle, due à Soïchiro Irimajiri, qui n'était autre que le concepteur de la 250 six-cylindres de Grands Prix pilotée par Hailwood et Redman. Son moteur de 60 cm de large débordait généreusement de la partie cycle Diamond. Cette technique était utilisée sur les Honda de Grands Prix. Elle consistait à suspendre le moteur sous le cadre, en remplacement des traditionnels berceaux. Ainsi, le somptueux six-pattes en ligne pouvait briller de tous ses feux, au grand dam d'un cadre largement dépassé par l'un des moteurs les plus puissants du moment (15 bourrins de plus qu'une Kawa 1000 Z1 R tout de même). Vu de face, le contraste avec la production de l'époque était plutôt saisissant. Les tibias du pilote disparaissaient totalement derrière les grandes orgues du bloc-cylindres. Les carters du moteur (à plan de joint horizontal) restaient cependant dans les normales saisonnières grâce au montage judicieux de l'alternateur, que les ingénieurs avaient placé au-dessus de la boîte de vitesses. C'est, on peut l'affirmer, ce moteur exceptionnel, tant au plan esthétique que mécanique, qui forgera le succès de la CBX 1000. Il s'en vendra, en France, plus de mille la première année. C'est un score remarquable, compte tenu du prix coquet de la belle. Elle était, de loin, la plus chère de la gamme Honda, et même de ce qui se proposait dans les officines spécialisées. A cette époque, le spectre de la loi des 100 ch ne hantait pas encore les routes françaises... ➔

Classe et tempérament

## SPÉCIFICATIONS

### Honda CBX 1000 Z

- **Moteur** Six-cylindres en ligne quatre-temps de 1 047 cm<sup>3</sup> à double arbre à cames. Quatre soupapes par cylindre. Refroidissement par air. Puissance : 105 ch à 9 000 tours/mn. Six carburateurs Keihin VB28 concentriques. Allumage électronique CDI. Boîte à 5 vitesses.
- **Partie-cycle** Cadre Diamant (moteur suspendu). Fourche télé-hydraulique, débattement de 160 mm. Suspension arrière à deux amortisseurs (mono-amortisseur Prolink à partir de 1981), débattement de 100 mm.
- **Freinage** Double disque de 276 mm à simple piston flottant à l'avant, simple disque de 296 mm à simple piston flottant à l'arrière.
- **Dimensions** Longueur : 2 240 mm, largeur : 780 mm. Empattement : 1 495 mm. Hauteur de selle : 810 mm. Capacité du réservoir : 25 litres. Poids à sec : 249 kg.
- **Prix** 25 500 F en 1978.

Voici la vérité sur la décor des publicités de la CBX... Qui l'eut cru ? Il vous aura fallu attendre vingt ans pour découvrir le pot aux roses. Merci au service de presse Honda de nous avoir livré ce cliché exclusif de la plus majestueuse des motos en situation pour le moins délicate !



## SOUS UNE BONNE ETOILE

- Intérêt historique ★★★★★
- Fiabilité ★★★★★
- Disponibilité des pièces ★★★
- Prix des pièces ★★
- Utilisation quotidienne ★★★★★
- Plaisir de pilotage ★★★★★

# Une collection d'avance

## Honda CBX 1000 Z



### LE PASSAGE A L'ACTE !

**Châssis :** Il est réduit à sa plus simple expression et se redresse très bien en cas de pépin. On peut déceler un choc en inspectant les attaches du moteur qui sont situées au-dessus de la culasse. **Moteur :** Il n'a que peu changé en cinq années de fabrication et il se révèle plutôt robuste. Attention, la réflexion totale d'un moteur de CBX 1000 atteint des sommets (entre 6 000 et 8 000 € pour une remise à neuf par un spécialiste). Il convient de surveiller de près la consommation d'huile, qui peut aller jusqu'à deux litres aux 1 000 km si les joints de queues de soupapes ou les guides sont fatigués, voire plus si les pistons et les cylindres sont usés. Les carburateurs du premier modèle possèdent trois gicleurs et ceux des suivants deux... ce qui fait entre douze et dix-huit gicleurs ! L'utilisation de carburant sans plomb a tendance à entraîner un colmatage des gicleurs de ralenti si la moto reste longtemps sans rouler. Le nettoyage des six carbus demande une masse de boulon... **Circuit électrique :** Surveiller les roulements

d'alternateur, les charbons, l'état des boîtiers CDI et des bobines d'allumage qui se craquent avec le temps (ce qui n'empêche pas la moto de fonctionner normalement, sauf par temps de pluie). **Freinage :** Celui des deux premiers millésimes est très léger, nettement meilleur sur les suivants, mais le montage de plaquette Ferodo, voire de durits aviation, améliore nettement la situation. **Pièces détachées :** Elles sont totalement hors de prix et certaines, comme l'échappement, le feu arrière et le tableau de bord ne sont plus dispo. Pour donner un exemple, un robinet d'essence coûte 180 €. Le CBX Club fait refabriquer certaines pièces telles que les chaînes de distribution ou secondaire, les échappements, les housses de selles, etc. **Et le sans plomb ?** La CBX 1000 fonctionne au sans plomb, mais uniquement au 95 qui dessèche moins les plastiques. **Conclusion :** Une moto exceptionnelle, belle et performante, caractérisée par un moteur fabuleux, mais aussi une partie-cycle en retrait (pour les modèles à deux amortisseurs). Le moteur est très robuste à condition de l'entretenir soigneusement. Le bricolage est donc totalement et définitivement exclu.

C'est curieusement ce dernier qui sera le plus prisé des acheteurs de CBX, qui se sentaient flattés à la fois par l'aspect hors du commun du moteur et par l'allure raffinée d'une machine se voulant le must de tout ce qui circulait à l'époque. Moteur souple et puissant... Mais que dire du son émis par son échappement six-en-deux : d'abord un feulement à

allure sénatoriale à peine troublé par les claquements émis par les chaînes de distribution, puis une véritable mélodie à partir de 6 000 tours évoquant, pour ceux dont l'imagination n'est jamais en berne, certaines bourres dans les montagnes de Charade, il y a quelques années de cela... Encore une facette du charme de cette moto incomparable !

des amortisseurs arrière médiocres et plutôt raides et un bras oscillant en fromage mou (articulé sur des bagues en métal-plastique). Ces deux défauts seront totalement éradiqués en 1981 sur la CBX 1000 B, qui bénéficiait du système ProLink. Cette machine offrait un confort et un comportement routier radicalement différents. Ne nous étendons même pas sur le freinage. Il était plutôt moyen, compte tenu de la vitesse que la moto pouvait atteindre et de son poids de près de 270 kilos avec l'essence et sans le pilote. Des disques ventilés apparaîtront en 1981 sur la "B". La CBX présentait un réservoir original en forme de crosse de pistolet, un dossier de selle du plus bel effet, des roues à cinq branches vissées qui répondaient au doux nom de Comstar, et était chaussées de pneu tubeless. Elle existait en deux coloris accentuant son aspect classieux : rouge candy ou gris.

Cette moto était une sculpture d'aluminium poli. Ses carters épousaient étroitement les organes mécaniques et ses six sorties d'échappement chromées venaient aboutir dans deux tromblons chromés du plus bel effet. La CBX jouait à fond la sophistication esthétique et le look grand prix, tout en adoptant finalement un certain classicisme technique. La plus notable particularité du bloc était de posséder deux cylindres de plus que la concurrence. Mais c'est ce détail qui changeait tout. Encore aujourd'hui, certains glissent ce moteur toujours parfaitement actuel dans des partie-cycles modernes et obtiennent un résultat du plus bel effet ! Le moteur double arbre de la CBX se montrait puissant et regorgeait de couple (8,6 mkg à 8 000 tours). Il lui permettait de croiser à partir de 1 500 tours ou de frôler les 220 km/h. Ces performances exceptionnelles n'étaient ternies que par

### LA BONNE AFFAIRE À FAIRE

Tous les modèles de Honda CBX 1000 Z ont de l'intérêt. Le choix de tel ou tel modèle est une question de goût. Notez cependant que les motos équipées de l'amortisseur ProLink ont l'avantage incontestable de mieux tenir la route que les deux premiers modèles. Un petit défaut commun à toutes : si une pâte noire coule du bloc d'allumage transistorisé, c'est que la résine dans laquelle les composants sont noyés se ramollit avec le temps. Mais c'est sans influence sur le fonctionnement du boîtier. Quoi qu'il en soit, évitez d'acheter une CBX en mauvais état ou incomplète, en raison des coûts de restauration et des prix des pièces, qui sont prohibitifs.

### DEUX LECTEURS D'OPTION MOTO TÉMOIGNENT

● Pascal Maison a toujours flashé sur le moteur de la 1000 CBX. Il est attaché à l'image des six-cylindres des Grands Prix des années soixante : à cette époque, un certain Mike Hailwood se trouvait aux manettes... Aussi, quand il a trouvé une ProLink de 1983 avec moins de 40 000 bornes au compteur, il n'a pas hésité un seul instant à casser son cochon. Quelques jours après, il ouvrait le moteur, rien que pour le plaisir de contempler les entrailles de cette mécanique d'exception, puis de le refermer avec non moins de délectation ! Un tantinet effrayé par le prix abracadabrantesque des pièces détachées, il utilise sa belle CBX comme on jouit d'une Jaguar Type E : avec égards, parcimonie et délectation...

● Jean-Louis Millet possède tous les millésimes de CBX 1000, aussi a-t-il voulu que la cinquième réunisse, autour de son fameux six-pattes, tout ce que la technique moto a produit de plus élaboré. La "Millet spécial" est désormais une 1 200 cm<sup>3</sup> à injection, dont le cadre retravaillé est équipé d'une fourche inversée de GSX-R du Team GMT, d'un monobras de RC30 d'Alex Vieira, d'une roue avant arrachée à l'affection d'une 500 Roc de Grands Prix, d'une roue arrière PVM en magnésium, d'un amortisseur Ohlins racing très modifié, le tout habillé d'une selle de course de Yamaha R1 et... d'un carénage de scooter Peugeot Speedlight avec bulle en carbone ! Ainsi créée, la CBX pèse 200 kilos et développe une puissance de 145 chevaux...

### POUR EN SAVOIR PLUS

○ Clubs. Le CBX Club de France, qui regroupe tous les fans de CBX 1000, édite un magazine trimestriel (Le Maillon), organise des rassemblements, des expositions, prodigue des conseils de maintenance, fait fabriquer des pièces adaptables de qualité et permet de bénéficier de remises chez les concessionnaires et chez certains professionnels.

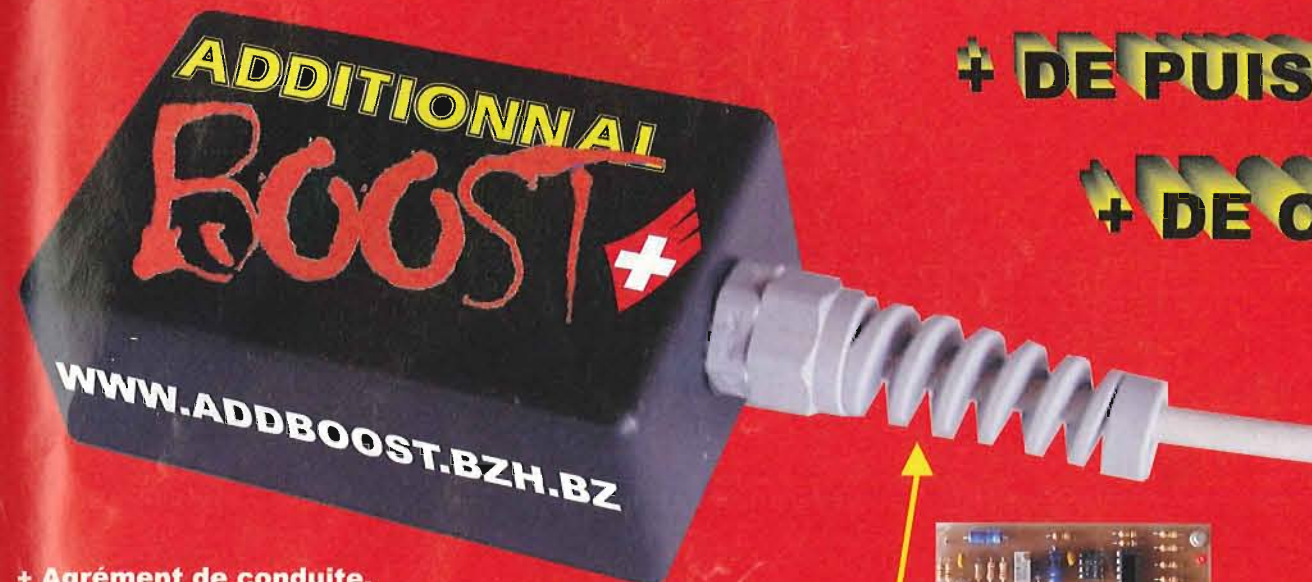
○ Sites. Le site du CBX Club de France est très bien fichu et bourré d'infos techniques précieuses. Le site du club est accessible en pianotant <http://membres.lycos.fr/cbxclub>

○ Revue technique. La Revue Technique Moto n° 38 consacre une large place à la 1000 CBX.

# BOITIERS ADDITIONNELS NEW GENERATION

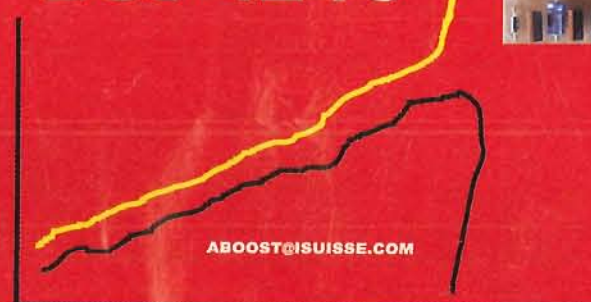
## + DE PUISSANCE

## + DE COUPLE



- + Agrément de conduite, reprise, couple à bas régime
- + Augmentation de la puissance et du couple
- + Optimisation électronique du rendement moteur
- + Reprogrammable pour un autre véhicule du même type d'injection

## Dès 424€



- + Réglage par régimes
- + Respect des tolérances constructeur et de pollution
- + Sans modification du calculateur d'origine
- + Retour à l'origine en quelques minutes
- + Fiabilité et sécurité moteur préservées

NOUVEAU  
BOITIERS MOTOS



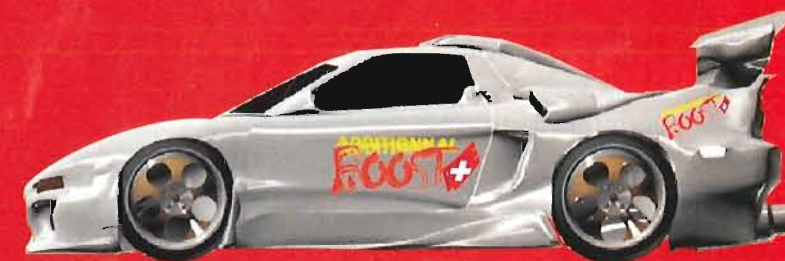
DEVIS GRATUIT  
SUR SIMPLE APPEL  
AU 0041 786 20 96 33

### TESTEZ NOS BOÏTIERS

Professionnel dans le domaine de l'augmentation de puissance pour véhicules essence, nous sommes heureux de vous présenter la nouvelle gamme de boîtiers additionnels "Additional BOOST", qui se décline en 6 modèles à la pointe de la technologie. La gamme a été conçue pour répondre à toutes les attentes. Du boîtier de base facile et rapide à installer, pour des résultats remarquables, jusqu'au boîtier le plus sophistiqué, gérant intégralement le turbo par l'électronique. Tout est désormais possible. Testez-nous!!!

### DEVENEZ DISTRIBUTEUR

(CONDITIONS SIMPLES ET SANS CONTRAINTE) Proposez à vos clients les boîtiers Additional BOOST, c'est leur offrir la qualité !!! Un simple appel téléphonique de votre part et nous vous ferons un plaisir de vous expliquer notre mode de travail. Sur simple demande, vous recevrez également le catalogue complet de nos produits. Les conditions sont simples et très souples. Dès votre première commande, vous êtes considéré comme distributeur avec tous les avantages (remise, soutien technique). Constatez vous-même notre sérieux et notre savoir-faire. Rejoignez notre équipe!!!



Notre société ne travaille qu'avec des professionnels. Nous excluons toutes ventes à des particuliers, afin de ne pas faire concurrence à nos distributeurs. Néanmoins, les particuliers peuvent nous contacter, nous les aiguillerons vers le distributeur le plus proche de chez eux.

CONCEPTEUR ET FABRICANT DE PUISSANCE DEPUIS 1995  
Sigma Technology - CH - 2908 Grandfontaine - Tél. 0041 78 620 96 33 - Fax 0041 32 476 62 08





# Focus pro

Yamaha 450 YZF **Borg Bike**



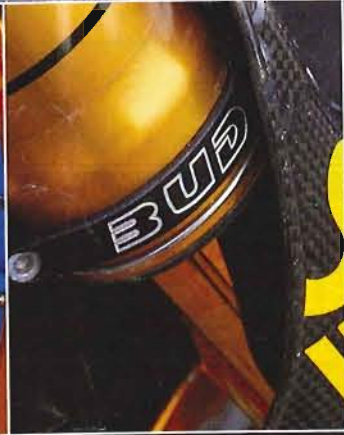
## Privée de RIEN

Du très beau matériel sur cette Yam, avec laquelle Michel Olivier roule en championnat de France aux côtés de Ludo Borg.

Cette Yamaha 450 toutes options préparée par Bike Borg affiche complet. On attaque illico par la partie-cycle : fourche Öhlins (2 744 €), montée autour d'un té Oshiro (idem guidon) avec axe de roue non déporté dans l'alignement des tubes (offset modifié) pour une maniabilité et une vivacité accrues, en contrepartie de quoi la moto guidonne beaucoup. Un choix à réserver aux seuls pilotes expérimentés et à déconseiller sur routes ! Un amorti Öhlins supermotard



Le kit Spiegler, c'est un disque flottant et un étrier à quatre pistons. Notez le freinage de la visserie et le kit Bud racing. La jante est une Excel en 3,50 montée sur un moyeu d'origine.



(1,2 cm plus court et ressort sur mesure) donne le change. Le freinage avant est signé Spiegler (disque de 320 mm, étrier à quatre pistons), l'arrière étant stock. Les jantes sont des Excel montées sur des moyeux d'origine. Le moteur, tuné par Alain Carreras, bénéficie d'une prépa de la culasse, d'un diagramme d'arbre à cames différent (avance), d'une

compression revue à la hausse, d'un carbu d'origine de 39 mm réalésé en 41 mm tout en conservant le pot stock mais avec un silencieux retravaillé. Réservoir et ouïes en carbone sont siglés Franck Carbone tandis que garde-boue arrière, boîte à air, cache de pompe à eau, sabot et protection du bras oscillant en carbone viennent de chez Orco-Concept, la déco étant signée Yann Boyer. Notez le montage d'un kit-chaîne Afam, d'une housse de selle Bud racing et de protège-mains Acerbis. ●

### 450 YZF Borg Bike

- **Contact** Ludovic prépare non seulement des motos de SM mais aussi des enduros, roadsters et des sportives de ouf.
- **Adresse** C'est 23, rue Condorcet, 83310 Cogolin. Tél. : 06 89 90 15 17.



## CARTER ALLUMAGE

**WR DESIGN**

DISPONIBLE pour SUZUKI 600/1200 Bandit



274, rue du Rajol  
Espace commercial  
34130 FREJORGUES est  
Tél. : 04 67 64 16 79  
Fax : 04 67 64 16 52



**LASER DEEPTONE EXHAUST SYSTEMS** **YAMAHA YZF-R6 2003**  
MADE BY JAMA

L'EXPERIENCE DE LA COMPETITION AU SERVICE DE LA ROUTE

Fournisseur et Sponsor Officiel: World SuperSports Yamaha Motor France

LASER WORLD CHAMPION SUPERSPORTS 2002

INFOS: **ARTECH**  
TEL: 02.32.400.222  
FAX: 02.32.400.220  
www.laserexhausts.com

**Team Metisse**  
www.metisse.de

Fabrication et distribution d'accessoires de moto de qualité supérieure.

Vous trouvez tous nos produits avec plus de 2000 images et des prix dans l'Internet:

**www.metisse.de**  
Demandez notre catalogue en écrit avec € 10.00 au comptant:

Team Metisse GmbH  
Forststrasse 23  
D-71549 Auenwald, Allemagne

**Gagnez 6.000,00 Euro**  
au comptant à notre jeu sur notre site Internet  
**www.metisse.de**  
Faites vos jeux aujourd'hui, la participation est gratuite!

Escapes, Grilles de radiateur inox p., Optiques en sautois vent, Dossieret de cuir, Bouchons de réservoir, Têtes de fourche, Commandes reculées, Bulle Racing

Roulettes de protection, Bielettes d'amortisseurs, Bull Touring, Kits de tuning, Passage de roue, Bas de carénage, Accessoires BMW, Accessoires BMW

Encore plus de supermotard dans OPTION TOUT-TERRAIN dès à présent en kiosque !

# Focus pro

Honda 450 CRF **Borg Bike**



## Vous avez dit **STOCK** ?

Coupe de marque, CRF Challenge Cup, peut ne pas forcément rimer avec uniformité. Une 450 Honda bleue, c'est déjà un signe.

"maison". C'est Yann Boyer qui l'a imaginé (le neveu de notre Boyer à nous !). Côté habillage, outre la housse antidérapante Ace (Moto Diffusion), notez la plaque et le garde-boue avant retailés, plus agressifs. La suspension est juste réglée pile-poil et un kit Bud Racing permet de bloquer la fourche en position basse jusqu'au premier freinage. Celui-ci fait appel à un étrier Brembo à quatre pistons, série Or racing, taillé dans la masse et à un disque wave acier-inox en 320 mm, l'arrière conservant l'étrier stock mais là aussi utilisant un disque wave. Ludo a opté pour un renfort de radiateur, un guidon Fat-Bar Renthal, des protège-mains Acerbis et un kit chaîne France Equipement. Côté moteur, il a juste effectué un réglage du carbu et posé une ligne en titane Moriwaki dealée par Univers Moto : le bloc est mieux rempli à bas régime et apporte plus d'allonge. En prime, la moto motrice mieux ! ●



Etrier Brembo racing, disque flottant wave en 320 et jante Excel (3,5) montée sur moyeu Talon.

### 450 CRF Borg Bike

- **Contact** Ludovic participe à la Honda Cup, il connaît donc parfaitement le mode d'emploi de la 450 CR et sa prépa SM.
- **Adresse** C'est 23, rue Condorcet à Cogolin (83), à 100 m de chez FMF.



Encore plus de supermotard dans **OPTION TOUT-TERRAIN** dès à présent en kiosque !

Quand rêve et réalité ne font qu'un, esthétique et aérodynamisme se confondent.

**TCP**  
AERODYNAMICS

> **GSX 1400**  
- Tête de fourche  
- sabot  
- garde-boue

**TCP France**  
ZAC La Clef de Saint Pierre  
3 rue du Groupe Manoukian - 78990 ELANCOURT  
Tél : +33 (0)1 34 61 77 22 - Fax : +33 (0)1 34 61 07 71  
e-mail : tcpfrance@wanadoo.fr

**LE SPECIALISTE**

**KREANTIVO**  
GROUPE  
**PEINTURE-DECORATION**

151 rue de DIEPPE  
DEMI LUNE 76150 MAROMME 02.35.75.70.88



DISTRIBUTEUR  
**brembo**

**Champion du monde**  
SuperMoto avec VDB  
**Champion d'Europe**  
SuperMotard avec VDB  
**Champion de France**  
SuperMotard avec VDB

...des questions?

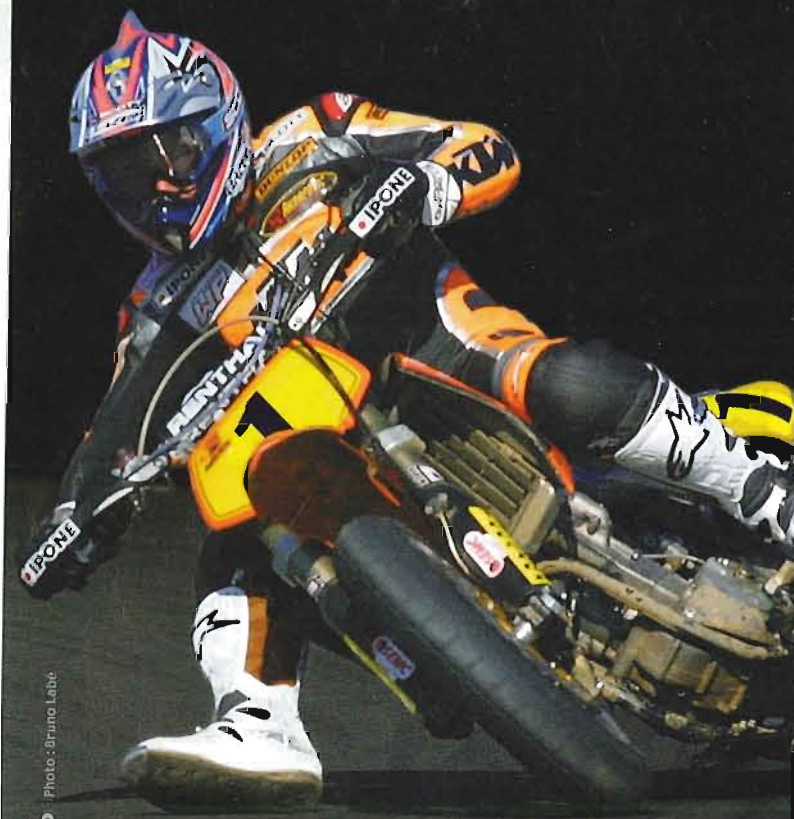


Photo : Bruno Labbe

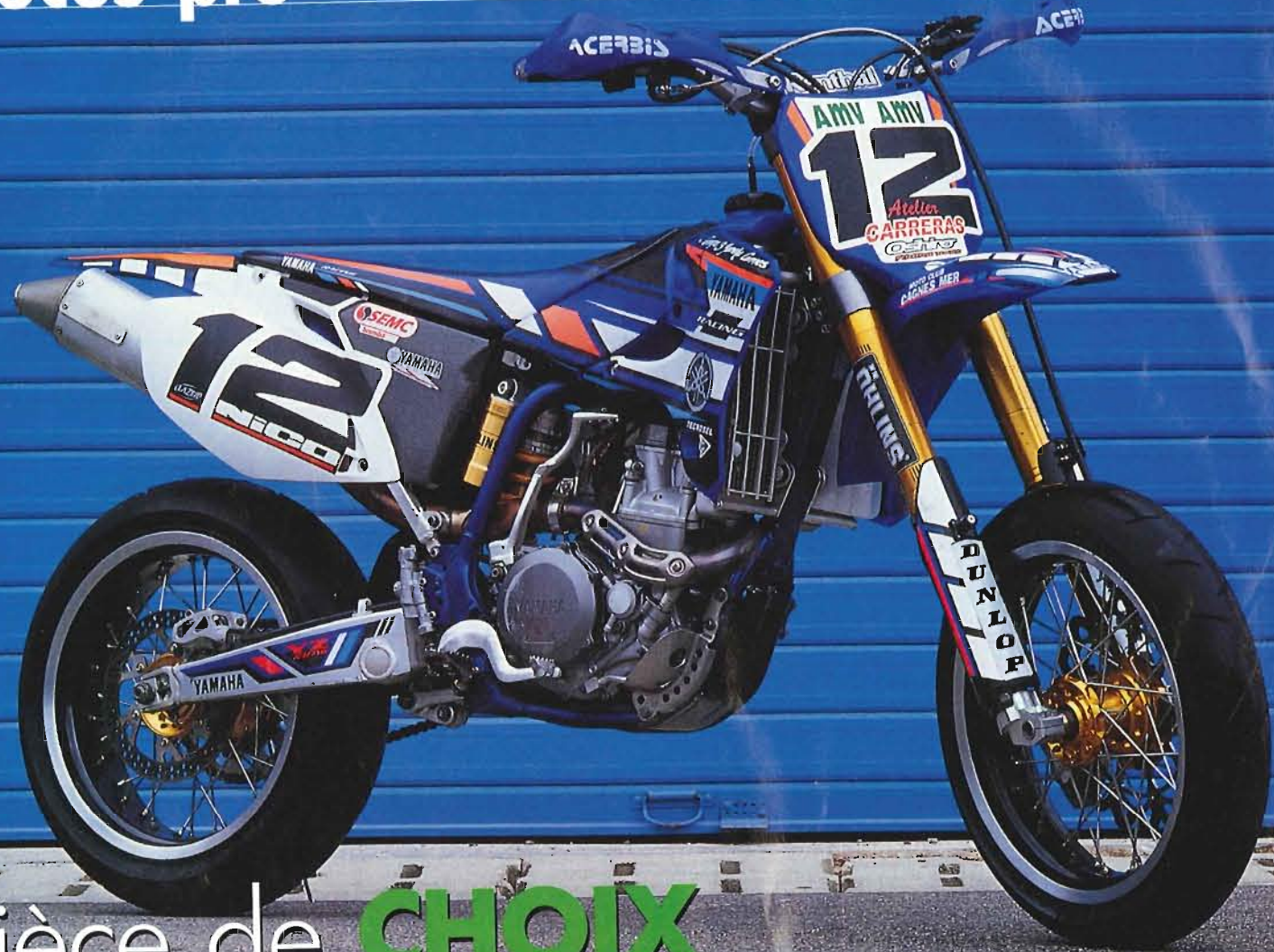
SEMC partenaire **MOTO**

Vos victoires sont nos références!

7 rue des Verriers 68200 Mulhouse  
Tél : 03 89 42 77 45 [www.semc-brembo.com](http://www.semc-brembo.com)

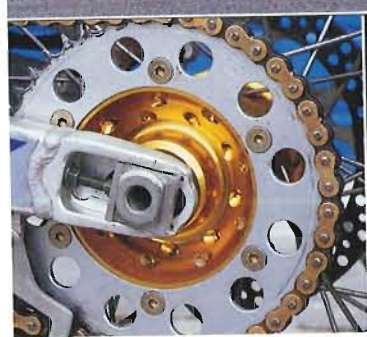
# Focus pro

Yamaha 450 YZF **Borg Bike**



## Pièce de CHOIX

La moto de Nico Mathevet, affûtée par Ludo Borg et Alain Carreras, est du même acabit que celle de Michel Olivier : une bête à podium, carbone en moins.



Suspension Öhlins, jantes Excel sur moyeux Talon, freinage Brembo sur disques Braking wave. Racée ! de radiateur CRD, un kit-chaîne Afam et un kit holeshot Bud Racing. La fourche est une belle Öhlins de 46 mm, adaptée au supermotard, plus courte de 2 centimètres (c'est un modèle cross ayant bénéficié d'un traitement

des tubes). Elle est maintenue via un té Oshiro. Un amorti, Öhlins lui aussi, SM, plus court avec ressort sur mesure est de la partie. Le mono quatre-temps reçoit de la part de Carreras une préparation de la culasse, du cylindre, du carbu (réalésé en 41 mm), du diagramme des arbres à cames et du silencieux. Un freinage composé d'un étrier avant Brembo racing (avec levier) et d'un disque wave (arrière aussi mais étrier stock) finalise ce tuning racing de belle facture ! ●

### 450 YZF Borg Bike

- **Contact** Pour l'anecdote, on vous rappelle que c'est Ludo qui prépare les machines de Vincent Lagaf, une référence.
- **Adresse** C'est à Cogolin, dans le Var. Tél. : 06 89 90 15 17.



Encore plus de supermotard dans **OPTION TOUT-TERRAIN** dès à présent en kiosque !

# Aéromax

The Winning Screen

**Bulle Aéromax®**  
YZF-R6  
2003

**Bulle Aéromax®**  
Gris Satin  
YZF-R1  
2002 à 2003

**Bulle Aéromax®**  
ZX-6R  
2003

**Écopes radiateur**  
**Sabot moteur**  
en 2 parties  
peinture 2 couleurs  
en dégradé  
**Support de Plaque**  
avec clignots triangulaires  
**21000**  
2003

**Passage de roue**  
avec support de plaque  
& clignots triangulaires  
**Garde-boue AR.**  
avec carter, de chaîne  
**SV 650/1000 N/S**  
2003

1074 Av. des Carrières, Z.A. La plaine du Caire III, 13830 ROQUEFORT LA BEDOULE - FRANCE - [www.ermamax.fr](http://www.ermamax.fr) - e-mail : [accueil@ermamax.fr](mailto:accueil@ermamax.fr)

# MPLS

**Platines repose pieds**  
Av. et Ar.  
**droite et gauche en remplacement**  
**de vos deux ensembles.**  
**Repose pieds inclus**  
**Dispos pour Bandit 1200 et 600**  
**Platine dispo pour HORNET 600**

**NOUVEAUTE 2003**  
**WR DESIGN**

**CARTER D'ALLUMEUR**

**CARTER DE DEMARREUR**

Translucide et poli, Alu aéronautique  
Dispos pour Bandit 1200 - 600 et 1100 GSXR

**6 RUE DES CAVES**  
**28350 St Lubin des Joncherets**  
**Tél 02 32 58 25 18 • Fax 02 32 60 29 06**

# Focus pro

## Yam R6 Essonne Motos



# Speed LEGAL

Le tuning se décline bien souvent au quotidien de façon très sobre. Il n'est souvent point besoin de trop en rajouter...



Les deux sorties Mig sont homologuées, l'amortisseur de direction Öhlins est issu du catalogue Yamaha.

look faisant appel à une bulle de belle facture dénichée chez Yam, se négociant 120 €, une selle personnalisée en Bultex, siglée Top Sellerie et munie d'un revêtement Stan antidérapant, vous évitant de perdre votre passagère, elle peut servir. Je

plaisante... Il vous faudra investir 245 € pour l'assise. Au menu aussi, on détaille une protection en fibre de carbone de l'alternateur (76 €), du vase d'expansion ainsi que de l'allumage (70 € chacun). Derniers points notables, l'amortisseur de direction Öhlins, et l'indispensable échappement Mig homologué en aluminium, à double sortie, affiché à 1 250 €.

### Yamaha R6 Essonne

- Contact** Dans cette concession exclusive Yamaha, François saura vous orienter au mieux pour un tuning réussi.
- Adresse** 44, rue St-Barthélémy, 77000 Melun. Tél. : 01 64 37 91 00.

Le TOP de  
L'ACCESSOIRE  
toutes motos...

**DEMANDE de catalogue :**  
Joindre 3 timbres à 0,46 euros  
Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_

Tél. : 01 64 05 26 50

BP 23 - 77173 CHEVRY COSSIGNY - Fax : 01 60 34 18 38

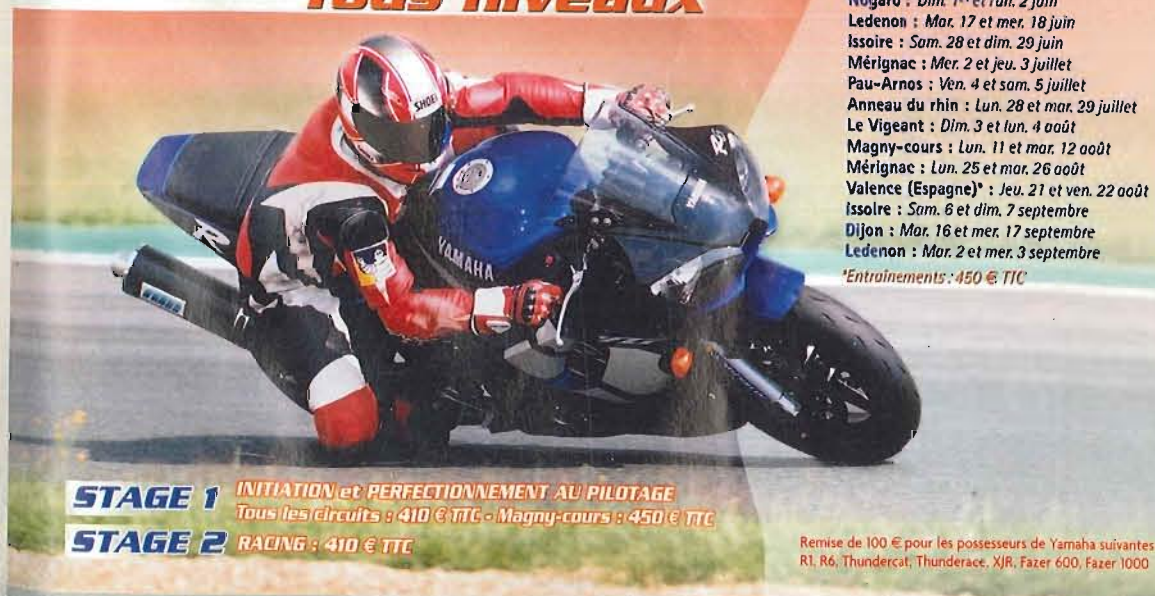
1ÈRE ÉCOLE DE PILOTAGE EN FRANCE DEPUIS 1994

Vivez à fond votre passion sur piste

**2 formules de Stage**  
**Tous niveaux**

### CIRCUITS ET DATES

Ledenon : Mar. 11 et mer. 12 février (racing)  
Le Vigean : Ven. 27 et sam. 22 mars  
Almería (Espagne) : Lun. 31 mars, mar. 1<sup>er</sup> et mer. 2 avril  
Nogaro : Dim. 13 et lun. 14 avril  
Dijon : Mar. 29 et mer. 30 avril  
Le Vigean : Mer. 7 et jeu. 8 mai  
Croix en ternois : Mer. 14 et jeu. 15 mai  
Nogaro : Dim. 1<sup>er</sup> et lun. 2 juin  
Ledenon : Mar. 17 et mer. 18 juin  
Issoire : Sam. 28 et dim. 29 juin  
Mérignac : Mer. 2 et jeu. 3 juillet  
Pau-Arnos : Ven. 4 et sam. 5 juillet  
Anneau du rhin : Lun. 28 et mar. 29 juillet  
Le Vigean : Dim. 3 et lun. 4 août  
Magny-cours : Lun. 11 et mar. 12 août  
Mérignac : Lun. 25 et mar. 26 août  
Valence (Espagne) : Jeu. 21 et ven. 22 août  
Issoire : Sam. 6 et dim. 7 septembre  
Dijon : Mar. 16 et mer. 17 septembre  
Ledenon : Mar. 2 et mer. 3 septembre  
*\*Entraînements : 450 € TTC*



**STAGE 1** INITIATION et PERFECTIONNEMENT AU PILOTAGE  
Tous les Circuits : 410 € TTC - Magny-cours : 450 € TTC

**STAGE 2** RACING : 410 € TTC

Remise de 100 € pour les possesseurs de Yamaha suivantes : R1, R6, Thundercat, Thunderace, XJR, Fazer 600, Fazer 1000



Pour toute demande d'information  
Bon à découper et à retourner à :

### SDO-SODEME

Avenue Hector Berlioz  
63 200 RIOM  
Tél. : 04 73 64 89 55  
Fax : 04 73 64 89 17  
www.d-sarron.com  
E-mail : info@d-sarron.com

Nom : .....  
Prénom : .....  
Adresse : .....  
Code Postal : .....  
Ville : .....  
Téléphone : .....



# Focus pro

Honda 600 Hornet Team Guignabodet



## Jeu de PISTE

Lorsqu'un membre du clan Guignabodet prépare une moto de piste pour son fils, cela donne forcément quelque chose de bien... Cette Hornet, par exemple.

Patrick est l'oncle de Yann Guignabodet, chargé de la concession Honda de Toulon. Ancien usinier chez Matra (service compétition, la formidable épopée des douze-cylindres, un moteur à la sonorité enchanteresse), Patrick se plaît à concocter de belles bécane, surtout lorsqu'il s'agit de celle de son fils, Christophe, moniteur de moto-école à Toulon. D'ailleurs, c'est écrit dessus : Monitor ! Destinée à encadrer des journées pistes, cette 600 Hornet



Le bras oscillant est renforcé par un élément de 900 CBR de 94. Notez aussi le freinage à six pistons.

était à la base une machine accidentée sur laquelle Patrick a greffé un freinage à six pistons (deux étriers et maître-cylindre Nissin, jolis disques waves Braking de 320 mm). Pour éviter à la fourche de s'agenouiller à chaque entrée de virage, des ressorts Hyperpro ont été conviés à la fête, donnant le change à l'amortisseur

EMC. Notez que le bras oscillant reçoit le renfort d'un élément de 900 CBR modèle 1994 (en fait, il traînait à l'atelier...) pour une maxi rigidité. Durits d'eau tressées Goodridge, protections en fibre de carbone du carter d'embrayage et de l'alternateur, garde-boue avant de VTR SP-1 modifié, commandes reculées et leviers usinés par Patrick font une apparition remarquée. Côté moteur : kit Dynojet Stage 2, filtre K&N et pot en fibre de carbone Mig pour une bécane joueuse, facile, sympa, qui freine... Et vous, vous ferez quoi de votre vieille Hornet ?

### Honda 600 Hornet Team Guignabodet

- Contact Demandez Philippe pour vos tunings et Patrick pour des infos sur cette Hornet.
- Adresse C'est rue Sainte-Claire-Deville, 83100 Toulon. Tél. : 04 94 23 94 23.

**BERINGER**  
BRAKE SYSTEM

CHAMPION DU MONDE 2002 ENDURANCE

NOUVEAU AEROTEC 4D

S.A. BERINGER Z.A. Tél. 00 33 (0)4 77 76 82 95  
42940 CHATELNEUF - FRANCE Fax. 00 33 (0)4 77 76 80 09  
Envoi du catalogue 2003 contre 1,5€ en timbre

**POLY 26**  
Carénages

Un choix impressionnant à des prix sans concurrence !

Carénage - Sabot Coque arrière Garde-boue avant et arrière Passage de roue

Catalogue couleur contre 6,1 € remboursable à la première commande

**POLY 26** Tél. (33) 04 75 59 08 28 - Fax. (33) 04 75 59 1722  
www.poly26.com

26120 Chabeuil



L'événement moto ...à la portée de tous

2003 **MOTO TOUR** Du 5 au 11 octobre 2003

MOTUL balladins PIRELLI HJC

Venez vivre l'aventure aux côtés de grands champions : Bruno Bonhuil, Philippe Monneret, Dominique Sarron, et bien d'autres...

Informations, inscriptions :  
Tél. : 01 55 93 59 59 - Email : mototour@optionorg.com



Avec le soutien de : Aujourd'hui en France, AFP, France 2, France 3, L'Équipe, TF1 Auto/Moto...

# Focus pro

MV 750 F4 Zone Rouge



Les pros du tuning

## Copier-COLLER

Alexandre est tombé à la fois amoureux des galbes de la MV Agusta 750 F4 et de la belle série limitée Special Parts (50 ex.). Voici la 51<sup>e</sup>... non officielle.

Special Parts, créé par Massimo Tamburini et Andrea, son fils, commercialise des accessoires haut de gamme et des séries spéciales (du tuning officiel, offrant donc à la fois l'assurance d'une cohérence entre les pièces et une garantie de l'usine, un argument loin d'être négligeable), comme celle ayant mis le feu aux neurones d'Alexandre Dauly, vendeur chez Zone Rouge à Deville-les-Rouen, à côté de... Rouen, gagné, le dealer Ducati, Triumph, Moto Guzzi, mais pas



Déjà bien née, la MV 750 F4 reçoit simplement une peinture bleue simulant la Special Parts.

utilise l'article publié (en avant-première) dans Option Moto (n° 59) pour refaire les lettrages et le logo et se permet même de repeindre l'arête des jantes. Alex y ajoute un garde-boue avant et quelques protections en carbone. Point trop n'en faut. Il s'en sépare moyennant 16 000 €. Sachez aussi qu'Alex surfe toutes les nuits à la recherche de pièces haut de gamme pour les Ducati. Pensez-y et allez le voir chez Zone Rouge de notre part. ●

MV ! "Il y a un an, j'ai acheté une MV rouge et grise, comme neuve et, à Croix-en-Ternois, j'ai rencontré un groupe de Belges dont deux roulaient sur des Special Parts, se souvient Alexandre. J'ai craqué, et avec la complicité de Fabrice, de l'atelier Axco Design, j'ai décidé de répliquer une Special Parts." Sur Internet, il retrouve toutes les photos nécessaires et

### MV 750 Zone Rouge

- Contact Pour une belle moto ou des pièces spéciales, un seul homme : c'est Alexandre Dauly !
- Adresse C'est 7, avenue du Général Leclerc, 76250 Deville-les-Rouen. Tél. : 02 35 74 87 87.

**O.Z. RACING HighLight**

HL01 HL02

Sté X-WARES  
Dépôt : 1635 - chemin de la Plaine - 06250 - Mougins (France)  
Tél : 04 92 28 57 12 - Fax : 04 92 28 57 13 - E-mail : x-wares@club-internet.fr

**ISR BRAKES - SWEDEN**

★ Matériel de frein au label suédois.

**TAMPEEDER**

L'importateur exclusif des équipements Racing

**HINDLE**

★ Les échappement hautes performances. Champions des USA et du Canada.

3, rue Beethoven - 57110 Yutz - France Tél : 03 82 56 44 16 - Fax : 03 82 56 44 26 - www.stampeeders.com

**THORN** bikes

blueflame NOS SPONDON TransLogic

84200 Carpentras - Tél : 04 90 63 50 77

HAYABUSA TURBO 324,5 CH 4 RECORDS DU MONDE

Développement TURBO (Disponible pour toutes Japonaises)

www.nitrous-france.com www.thornbikes.com

**B.B.R.**

TOUTES PIÈCES TUNING

Té de Fourche, Monobras, Fourche, Bras oscillant, Ligne d'échappement...

S.M.P.P.  
ZI Villemer - 10, rue Louis de Broglie 95500 Le Thillay  
Tél. 01 39 88 09 26 - Fax. 01 39 88 84 88  
www.bbr-smpp.com

**Vallée Moto COMPONENTS**

Catalogue sur demande

**AMV France**

7, rue des Déportés 64700 Hendaye  
tél. 05 59 48 28 28 - Fax : 05 59 48 28 29

WWW.DAVIDMAZEDDESIGNS.COM

**STAGES**

PEINTURE & DECORATION

02 35 75 43 08

**OPTION moto**

Cette rubrique vous intéresse  
Contactez Grégory Vaillant  
Tél : 01 55 93 59 82  
ou David Augugliaro  
Tél : 01 55 93 59 68

MODIFICATION TUNING PREPARATION

**LAZARETH**

8, bis route des Creuses  
P.A. des verts près  
74960 CRAN GEVRIER  
Tel/Fax 04 50 69 88 65

www.lazareth.fr

**TOP DRIVER**

TUNING SPIRIT

MISE AU POINT SUR BANC DYNOJET

15, Av de Stalingrad - 95140 Garges les Gonesse  
Tel 01 39 93 11 70 / Fax 01 39 93 27 58 / www.Top-driver.fr

**FR MOTO**

6, Avenue de Metzangs 91200 Athis-Mons Tél: 01 69 48 18 01 Fax: 01 69 48 18 11

TUNING - REPARATION CARENAGE ET PEINTURE  
PREPARATION MOTEUR - MISE AU POINT BANC DYNOJET  
VENTE D'ACCESSOIRES

**VERIF' motos**

MAISONS-ALFORTY - 94

Redressage de cadres  
SANS DEMONTAGE MOTEUR  
Contrôle de cadre laser  
Sans rendre-vous  
Soudeuse tous métaux  
Réparation fourches  
Jantes & disques

Tél : 01 43 78 82 13

**CANNES MOTOSERVICES**

Toutes les Pièces TUNING pour V-max

Contrôle et Mise au Point : Route & Competition

VENTE A DISTANCE  
www.cannesmotoservices.com

60, Chemin de Font-Graissan  
06250 MOUGINS  
04 93 46 26 76

**DAINESE PRO SHOP**

**DIABLO**

Pour rouler bien protégé

Confort Design  
Protection

135, av. de Saxe - 69003 LYON CAP MOTO - 69570 DAHTILLY  
Tél. 04 78 62 71 40 Tél. 04 78 35 02 29

Carnet d'adresses



Les pros du tuning

**TESTU** Design  
32/34 rue C. Desmoulins 02200 SOISSONS  
03 23 59 11 11  
Fax : 03 23 59 03 13

PEINTURE PERSONALISÉE  
CARENAGES  
ACCESSOIRES TUNING  
POLISSAGE  
SELLERIE

**East Tuning**  
pieces racing direct d'Allemagne  
LA QUALITÉ.....MOINS CHERE  
Tel. 0049 761-4097119  
info@east-tuning.com  
www.east-tuning.com  
"on parle Français"

Kit Street bike Epoxy toutes couleurs  
WP  
MFW  
SPEICGLER  
YOSHIMURA JAPAN

**NB Racing Team**  
PRESTATIONS • SERVICES RAPIDES  
OUVERT LE LUNDI  
SANS RENDEZ-VOUS  
01 40 27 03 53  
ENTRÉE LIBRE  
3 Bd Bourdon - Paris 4<sup>e</sup>

**ALMAX**  
Peinture origine / Perso  
Traitement Carbone  
Chromage  
Réparations carénages  
Réservoirs  
Accessoires Tuning

ZA Les Flandres - 98 Av. de Choisy - 94190 Villeneuve St Georges  
Tél : 01 43 89 04 50 • Fax : 01 43 89 04 60

**DELMOTECH**  
NOUVEAU

Promo sur accessoires 600 Hornet :

- Tête de fourche : 129 euros 65,00 euros
- Sabot moteur : 129 euros 65,00 euros
- Echappement radiateur : 99 euros 49,00 euros
- Pas. de roue AR : 109 euros 55,00 euros
- G.B. ar. : 109 euros 55,00 euros

Peinture pour sportive à partir de 477,00 euros  
Carénages occasion  
tél : 02 99 96 58 70  
www.delmotech.fr.st

**L'AÉRO** VENTE MOTOS NEUVES & OCCASIONS  
Peintures, Transformations, Moteurs, Accessoires  
L'AÉRO  
02 37 880 491  
Passage des Beaumonts - 28000 Chartres

www.l-aero.com

Un jour vous aurez besoin de nous !  
**LE VIEUX SELLIER**  
Tél. 01 46 59 09 63  
Le spécialiste depuis 20 ans toutes transformations  
Délais 48h + prêt de selle  
RCS 343 347 613

vieux-sellier.com

**LM PRODUCTION**  
Accessoires Polyester  
Création & Diffusion  
www.lm-production.com • E-mail : lmproduction@wanadoo.fr  
RN 13 - Accès Parc Expo - 14100 LISIEUX  
Tél. & Fax. 02 31 31 17 17

Quand certains font dans la surenchère, Essonne Motos calme le jeu et ne retient que l'essentiel, le seul objectif fixé par une sportive : l'efficacité !

## Radical TUNING



coup, la bulle Ermax à 150 € lui semblera presque caduc... De la bonne fibre, on en découvre encore, outre la protection du réservoir, au niveau du pot haut, Micron, offrant une allure bien sympa, affiché à moins de 600 €. Vous pouvez faire dès à présent main basse sur cette mécanique au killer look moyennant 15 000 €. Essonne Motos réserve à ses clients un stage avec Steve Lemarchand (un as du Supermotard) et Fred Gaillard (pilote de vitesse) en juin à Carole. Ce pourrait être une belle occasion de tester cette YZF-R1 ! ●

Soyons clairs, il y a peu de chances que vous puissiez exploiter une Yamaha YZF-R1 au quotidien, à moins d'habiter sur la Lune ou encore sur le circuit Paul-Ricard. Fort de ce constat, Essonne Motos s'est concentré sur l'habillement (parce qu'au niveau freinage et suspension, on part déjà de très haut...) en ne se refusant rien. Un sublime habillement en fibre de carbone, comme sur les machines d'usine, rien de moins, au Diable l'avarice et les avaricieux... De la tête de fourche à la coque, la R1 se la joue high tech avec insolence, tandis que le futur propriétaire pleure sa mère en signant son chèque de 2 800 €. Du



La tête de fourche et la coque avec passage de roue sont réalisées en fibre de carbone. Elles ajoutent à l'agressivité naturelle de la R1. Superbe ! Comptez 2 800 € la carapace high tech.

**Yamaha R1 Essonne**

- Contact Patrice pour vos tunings et Valérie pour les pièces, dans les deux cas, des experts.
- Adresse C'est 64, avenue Jean-Jaurès, 91100 Corbeil-Essonne. Tél. : 01 60 89 76 76.

**AULNAY MOTOS PIÈCES**  
VISUALISEZ NOS 400 OCCASIONS SUR LE SITE  
www.aulnaymotospieces.com

VENTE ACHAT  
REPRISE COMPTANT - CREDIT DEPOT VENTE - GARANTIE  
01 43 85 75 90  
2, Av. de l'Oasis - 93270 SEVRAN - Fax : 01 43 85 81 11

4000 m2 de pièces détachées  
EXPEDITIONS SOUS 48 H  
Ligne directe : 01 43 85 07 07

Warm-up **WUT** Tuning spécialiste  
tuning à la carte - tous modèles entretien - réparation (fermé le lundi matin) (fermé le mercredi)

62, avenue du 8 mai 1945 - 93150 LE BLANC MÉSIL  
face au parc des Expositions du Bourget RN2  
Tél. Fax : 01 48 63 39 88 • www.wut.fr

**OPTION** moto *Max Over*

**MOD7** CONCEPTION ÉLECTRONIQUE  
INSTRUMENTATIONS DIGITALES ADAPTABLES SUR TOUTES LES MOTOS

9 versions de 99 à 420 Euros  
MODL2021-F 10 fonctions + 4 voyants

Renseignements, documentations, commandes :  
Tél. : 04 66 31 23 73  
ou Fax : 04 66 31 22 01  
MOD7CE - BP 55  
48200 St. Chély d'Apcher  
(vente par correspondance aux particuliers et professionnels)

Carnet d'adresses

# Questions de technique

On ne fera pas le travail pour vous, mais quelques bons conseils peuvent éviter bien des déboires. À lire attentivement.



L'anodisation représente une plus-value esthétique et protectrice.

Bonjour à tous. Lecteur assidu d'Option Moto, je ne parviens toujours pas à faire le distingué entre anodisation et époxy. Pouvez-vous éclairer ma lanterne ? Lionel, Rouen (76)

**Option Moto.** Si une peinture complète a un coût relativement élevé, les pratiques de l'anodisation et de l'époxy représentent des moyens plus réduits et moins chers de mettre de la couleur à sa moto. L'anodisation s'adresse essentiellement aux pièces usinées dans l'aluminium et ce quel que soit l'alliage. En plus d'apporter de la couleur, un plus esthétique évident, l'anodisation protège bien le support qu'elle recouvre, l'alu, tel quel, s'oxydant à plus ou moins long terme au contact de l'air. Pratiquée dans les règles de l'art, l'anodisation est garantie à vie. Opération chimique basée sur le bain électrolytique, elle réclame le respect des temps de rinçage et de coloration à bain haute température. Enfin la phase la plus délicate et déterminante est le colmatage, ou phase d'emprisonnement de la couche colorée, effectué à chaud, soit 100° pendant une heure. L'époxy repose,

quant à lui, sur un principe tout autre : celui de la peinture industrielle. Il s'agit d'une poudre colorée que l'on applique au pistolet sur l'accessoire choisi. Une fois la poudre enduisant le support, l'ensemble est passé au four à 300° selon la technique de l'émaillage. L'époxy est lui aussi garanti à vie, à tel point que pour s'en débarrasser, le solvant n'y faisant rien, il est impératif d'en passer par le sablage. Enfin, il est préconisé pour tous supports y compris les plus mal conservés ou ayant mal vieilli, ce qui n'est pas le cas de l'anodisation indiquée, elle, pour les supports plutôt neufs et rutilants, les tarifs étant équivalents. ●

A la lecture d'Option Moto (ma bible, au moins), je constate que la monte du kit Dynojet est très prisée par les milieux autorisés. Mais dis moi, mon mag adoré, qu'apporte-t-il réellement ? Jeff, Lyon (69)

**Option Moto.** Le principal atout d'un kit type Dynojet (ou encore de son homologue Power Commander pour l'injection) est d'offrir une capacité de réglage via des aiguilles comportant 5 à 6 crans ainsi que 3 jeux de gicleurs différents afin d'optimiser le fonctionnement du moteur si ce dernier présente des carences à l'usage ou lors



de remplacement d'un élément du système d'échappement. En effet, les silencieux, surtout non homologués, modifient la quantité d'air admise par le moteur. Augmenter la quantité d'air peut aider à l'amélioration des performances, mais uniquement si vous ajoutez de l'essence à votre mélange. Le kit Dynojet permet ce fameux

J'adore les vêtements techno et je lis tous vos shoppings mais je ne comprends rien aux appellations savantes de type Cordura, Keptotec. Sortez-moi de mon inculture crasse. Timothé, Bourg-en-Bresse (01).

**Option Moto.** Publicitaires et gens du marketing nous noient sous des appellations plus compliquées les unes que les autres. Voici donc quelques mises au point pour s'y retrouver face à une étiquette : Le Kevlar est une fibre inventée par l'Américain Dupont de Nemours. Tissée avec d'autres matériaux, même à hauteur de 0,1 %, elle s'appelle toujours Kevlar. C'est comme le pâté de cheval et d'alouette à 50 % : un cheval pour une alouette ! Bref, il s'agit d'intox commerciale. Pour apporter de réels progrès en termes de résistance, le tissu de Kevlar doit s'appeler Keptotec. Un seul fabricant,



réglage avec précision, en délivrant la quantité d'essence idéale. Le kit peut être utilisé seul ou avec un filtre type K&N. L'apport de puissance est de l'ordre de quelques éventuels chevaux, le gain étant surtout sensible à l'accélération où la puissance déboule dès la sollicitation de la poignée, vous offrant un meilleur ressenti de votre mécanique, quel que soit le régime moteur. Vous en connaissez beaucoup vous, des accessoires street legal qui ne s'usent pas, offrent un meilleur rendement moteur (mais pas forcément de chevaux en plus) sans risque pour sa longévité et qui coûtent un peu moins de 230 € ? Ça vaut le coup ! ●

Schoeller en Suisse, le produit. Ce tissu se compose bien sûr de Kevlar mais aussi de Cordura (nylon épais imper), de Dynafil TS-70 (tissu de base d'une extrême solidité résistant à la chaleur jusqu'à 290°), de Lycra (répondant aux exigences d'élasticité), de WBFomula-Membrane (pour l'étanchéité au vent et à l'eau) et de Foam (rembourrage spécial pour amortir les chutes). Le fabricant Schoeller soumet ses tissus à de sérieux essais en laboratoire. Les échantillons sont testés, selon leur résistance à l'abrasion et à la déchirure, par la simulation d'une vitesse de rotation de 120 km/h et une charge de tamponnement de 110 kg. Notés de 1 à 5, le Keptotec obtient, parmi ces échantillons, un bon 4. Le Keptotec est donc fantastique pour protéger des déchirures mais pas des brûlures. Une bonne doublure est indispensable. A moto, le coton ou même la soie suffisent, mais Dupont a inventé Nomex pour compléter le Kevlar, une fibre qui ne fond pas mais pyrolyse (se carbonise en donnant naissance à de forts dégagements gazeux), pour l'heure, la meilleure des doublures contre la chaleur, absolument incontournable. ●

Les pros du tuning

**ECONOMISEZ SUR VOTRE ASSURANCE MOTO** EA EURO-ASSURANCE LE SPECIALISTE DE L'ASSURANCE MOTO

www.assurance-moto.net 01 45 29 36 75 3615 EUROAS (0,34 €/mn)

**Eric Teboul Racing** NEW RX8

Outlaw SIMPSON

17, Av. de Grasse 06400 Cannes  
Tél. 04 93 99 21 95  
Mob. 06 09 13 61 99

**POLY 2000**

Fabrication de Pièces Polyester pour tous types de motos (sportives, routières, courses...)

Peinture, Réparation de toutes pièces stratifiées & plastiques  
Envoi dans toute la France

13, Grande Rue - 51380 ROSNAY  
Tél./Fax : 03.26.04.25.68

avant tout tuning **demandez** une consultation\* à **Doc Vincent** \*gratuite

**MER** SPÉCIALISTE ES TUNING

165 bis Route Nationale 10 - 78310 Colignières  
Tél. 01 30 49 04 05 - www.mer-motos.com

**ACCESSOIRES TUNING RACING**

Spécialiste de la sportive, vous propose tous les accessoires dont vous rêvez pour votre moto

Catalogue sur demande Envoyez dans toutes les France

Tél. 04 91 43 88 83

**OPTION moto**

Cette rubrique vous intéresse  
Contactez Grégory Vaillant  
Tél : 01 55 93 59 82  
ou David Augugliaro  
Tél : 01 55 93 59 68

**godier genoud** RECHERCHE & DÉVELOPPEMENT

Tuning : Sportives HONDA KAWASAKI SUZUKI YAMAHA

Rénovations : Sablage • Micro billage • Ultra-sons • Nickellage et Zingage de la Visserie

Restaurations : Motos GODIER GENOUD & KAWASAKI

Expéditions de pièces vers toute destination

Préparations : moteurs - partie cycles - suspensions réglages : carburations et injections sur banc d'essais Dynojet 250 freiné

GG R&D Rte d'Annemasse - BP 17 - 74160 St Julien en Genevois  
Tél : 04 50 49 33 25 & Fax 04 50 49 30 47

**Oziol Motos** LE SALON PERMANENT DE LA MOTO

NOUVEAU ESPACE TUNING

HONDA SUZUKI KAWASAKI TRIUMPH

+ de 200 motos en stock

5, rue de la Fère 02100 St Quentin  
Tél : 03 23 68 21 60  
Fax : 03 23 68 33 46  
www.oziol-motos.com

**Améliorez vos performances!** FRANCK CARBONE

Racing et Tuning  
Préparation à la carte  
Fabricant de pièces carbone et polyester

29, av Gabriel Peri 83520 Roquebrune sur Argens  
Tél/Fax : 04.94.81.69.66

**EXO7** Échappements Adaptable 4 Temps

Homologués • Racing (réservé à la compétition)

AMV France 7, rue des Déportés 64700 Hendaye  
Tél. 05 59 48 28 28 - Fax : 05 59 48 28 29

tuning accessoires **ACCELERE Motos**

dépôt ventes entretien réparation

Rte d'Autun 71880 CHATENODY le ROYAL  
0 385 98 13 43 Fax. 0 385 98 13 44

**Jantes Marchesini**

Pour Sportives de route et roadster RSV 1000 • 996 • Monster 900 CBR • VTR SP2 • ZX9R • ZRX ZX12R • GSXR 1000 • 1200 BANDIT GSX 1400 • R7 • R1 • XJR...

Les jantes les plus renommées du monde au meilleur prix

1000 GSXR : 1620 € TTC vol : 11 938,42 F TTC  
996 : 1630 € TTC vol : 10 882,10 F TTC  
ZX12R : 1820 € TTC vol : 11 938,42 F TTC

La paire complète avec roulements, entrelas, valves, porte-couronne, prévus pour les disques d'origine

APOMA 2 bis allée du Menneton • 78250 TESSANCOURT  
Tél : 01 30 99 74 88 • Fax : 01 30 99 28 30

04 67 04 12 66 contact@o-a-m.com BP 20031 34981 St Gely Du Fesc Cedex

Vente par correspondance directe aux particuliers

**PRIX MOTARD** PROMO TOUS LES MOIS

**LES PROS DU POT** DE 10 à 30% de remise sur tous les ACCESSOIRES

Pour tous devis nous contacter

Carnet d'adresses



# Anciens numéros

## PREPARATIONS

APRILIA	
125 RS	24, 29
250 RS	17
RSV 1000	48
SL 1000	54, 63
BMW	
R 1200 R par Oingo	19
R 1200 Cruiser	51
BUELL	
S1 Lightning	15, 17, 36
2 versions	22, 27, 38
S3 Thunder	28
X1 Lightning	36, 43, 44, 56
M2	63
CAGIVA	
Raptor	62
DUCATI	
748	14, 21, 24, 26, 33
900	13, 22, 23, 24, 25, 28, 36, 37, 58, 60
2 versions	19, 30, 35
900 SS	53, 54, 57
916	21, 26, 27, 31, 33, 34, 57, 59
940	44
955	34
996	46, 49, 50, 57, 63
HONDA	
CB 500	35
CB 1000	22, 28
CBR 600	35, 44
CBR 900	26, 27, 29, 33, 34, 41, 49, 50, 55, 58, 59, 60, 62, 63
2 versions	24, 28, 31, 35, 39, 46, 48, 51, 53, 57
3 versions	32
4 versions	25
Dossier CBR	38
CBR 1100	47
CBX	51, 54, 55, 57
Homet 600	25, 28, 35, 37, 38, 41, 44, 48, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 62
2 versions	30, 34, 43, 50
3 versions	33
Dossier Homet	45
RC 30	25, 27, 28, 38
RC 45	39
VFR	47, 55
VTR 1000	14, 25, 27, 30, 32, 33, 40, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 57, 58
2 versions	24, 26
X11	40, 44, 45, 55, 57
2 versions	42
3 versions	43, 46
XX	14, 17, 18, 32, 36, 47

KAWASAKI	
ZX-6R	48
ZX-7R	12, 19, 29
2 versions	20, 40
ZX-9R	16, 17, 19, 25, 27, 29, 33, 34, 40, 41, 43, 44, 47, 51, 54, 58, 60
2 versions	18, 59
3 versions	35, 55
ZX-12R	48, 55, 57, 58
2 versions	46, 60, 63
ZXR 750	18, 19, 32, 63
ZRX 1100	22, 24, 27, 33, 36, 47, 53, 62, 63
2 versions	19, 21
Zephyr	18, 58
ZX-7RR	26
750 H2	28
Eliminator 900	40
Z 100	36
ZZR	38
ZR-7	41, 44, 45, 50, 56, 62
2 versions	60, 63
W650	41
KTM	
400 EXC	63
MOTO GUZZI	
1100 Furia & Supertwin	60
V 11	62
MV AGUSTA	
F4	60
SUZUKI	
Bandit 600	16, 32, 62
Bandit 1200	15, 18, 20, 23, 24, 28, 29, 38, 39, 43, 47, 49, 51, 57, 62
2 versions	22, 26, 46, 60
3 versions	12, 40, 50, 53
Bandit 1300	22, 36, 42
Bandit 1500	37
Hayabusa	42, 47, 49, 51, 54, 62, 63
2 versions	40, 41, 45
GSX-R 600	51
GSX-R 750	12, 16, 19, 20, 30, 32, 34, 37, 41, 43, 45, 51, 54, 55, 58, 62
2 versions	22, 23, 24, 39, 40, 47, 48, 57
3 versions	15, 31
GSX-R 1100	12, 15, 16, 25, 26, 30, 32, 38, 42, 47, 48, 49, 50, 55, 59, 62
2 versions	13, 46, 58, 63
3 versions	21, 34, 39, 54
GSX-R 1216	49
GSX-R 1240	23
GSX-R 1260	29
GSX-R 1300	25, 48, 53, 56
2 versions	59
GSX-R 1400	15, 51, 59
DR 800	21

DR 650	12, 14
RF 900	16, 33
SV 650	40, 44, 47, 56, 59, 62
TL 1000 S	13, 17, 18, 19, 22, 26, 28, 38, 55
3 versions	20
TL 1000 R	46, 47
TRIUMPH	
T 509	19, 25, 30, 35, 56
T 595	26, 32, 42, 45
2 versions	27
Thunderbird	14
1200 Trophy	12
955 i	45, 62, 63
900 Speed	46
Bonneville	59
800 Tracker&Racer	60
VOXAN	
Voxan 1000	58
YAMAHA	
BT 1100 Bulldog	60
Fazer 600	31, 32, 43, 44, 48, 51, 53, 60
Fazer 750	19, 53
Fazer 1000	57, 58, 59
FZR 600	19
FZR 1000	14, 18, 28, 41, 62
GTS 1000	54
Martin	24
R1	30, 31, 35, 36, 37, 39, 42, 43, 48, 53, 58, 59, 62
2 versions	27, 32, 33, 41, 45, 49, 50, 51, 54, 55, 63
3 versions	29
4 versions	56
Dossier R1	34, 44
R6	39, 46, 49
2 versions	36
TDM 850	17, 45, 50
TRX 850	18, 22, 25, 37, 44, 49, 55
2 versions	16
TT600	15, 38
TZ	55
V-Max 1200	16, 20, 21, 24, 28, 31, 33, 36, 39, 40, 42, 43, 45, 46, 48, 55, 56, 57, 58, 59
2 versions	15, 19, 22, 27, 30, 34, 35, 49, 53, 62
3 versions	17, 26, 38
V-Max 1300	47
V-Max 1500	21, 56
V-Max 1600	29
V-Max 1700	18
Dossier V-Max	32, 37, 63
WR 400	35, 40
XJR 1200	17, 22, 24, 54, 56
XJR 1300	38, 50, 54, 57, 60
2 versions	58
XT600 E	23
2 versions	18, 42
YZF 426	57

YZF 750	16, 17, 55
YZF 1000 R	13, 16, 18, 21, 36
3 versions	14
YZF 1100	19
ESSAIS	
APRILIA	
RSV 1000	33, 47
RST 1000 Futura	53
1000 Caponord	57
BIOTA	
Tesi 2	12
SB6-R	16
BMW	
BR 1100 S	29
F 650 GS	44
R 1150 R	53
CAGIVA	
Raptor	43
DUCATI	
996 R	55
HONDA	
900 CBR	21, 43
800 VFR	21
600 CBR	31
Varadero	31
125 S	35
VTRSP-1	39, 43, 62
X-11	39
600 CBR F & FS	51
KAWASAKI	
1100 ZXR	17
ZX-6R	43
ZR-7	36
ZX-12R	40, 46, 54
LAVERDA	
Laverda 750	34
SUZUKI	
VZ Marauder	12
Hayabusa	33, 63
750 GSX-R 2000	40
TRIUMPH	
T509	18
TT 600	45
T 955 i Daytona	46
800 Bonneville	51
YAMAHA	
1300 XJR	32
R7	37
Yamaha 2000	39
R6	42
BT 1000 Bulldog	58

# Abonnez-vous à **OPTION** moto



10 numéros  
D'OPTION MOTO (1 an)  
**49,50 €**  
+  
la pince multi-usages  
siglée **OPTION\*\***  
**30 €**  
+ 5 € de frais de port  
**=**

~~84,50 €~~  
**49,50 €**  
AU PRIX EXCEPTIONNEL DE

\* Prix valables pour la France métropolitaine. Délai de livraison du cadeau : six semaines environ après enregistrement de la commande.  
\*\* Offre valable dans la limite des stocks disponibles jusqu'au 31/05/03. Photos non contractuelles. La pince multi-usages ne pourra être ni reprise, ni échangée.

**Oui** je désire profiter de votre offre spéciale d'abonnement

1 an d'OPTION MOTO (soit 10 numéros) + la pince multi-usages OPTION : **49,50 €\***

Etranger CEE : 64 €  Etranger hors CEE/DOM : 74 €  TOM/Océanie/Amériques 84 €

Je règle par chèque bancaire à Option Presse service abonnement, 4, rue des Blés, 93217 Saint-Denis La Plaine Cedex.  
E-mail : [abonnement@optionpresse.com](mailto:abonnement@optionpresse.com)

NOM : ..... PRÉNOM : .....  
 ADRESSE : .....  
 CODE POSTAL : ..... VILLE : .....  
 PAYS : .....  
 Si vous le désirez, précisez-nous également : Age : ..... Profession : .....  
 MOTO : ..... E-mail : .....

Conformément à la loi Informatique et libertés du 06/01/1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.

## COMMANDE D'ANCIENS NUMEROS D'OPTION MOTO (les numéros de 1 à 11 et 13, 19, 52, 60 et 65 sont épuisés)

12  14  15  16  17  18  20  21  22  23  24  25  26  27  28  29  30  31  32  33  34  35  36  37  38  39  40  41  42  
 43  44  45  46  47  48  49  50  51  53  54  55  56  57  58  59  61  62  63  64  66  67  68  69  70  71  72  73  74

Je commande un ou plusieurs exemplaires au tarif de 4,60 € chacun (port compris sauf pour l'étranger et Dom-Tom 0,75 €).

Nom ..... Prénom .....  
 Adresse ..... Code postal ..... Pays .....  
 Ville .....

Soit un montant total de ..... € RÈGLEMENT par chèque :  bancaire  postal (pas de mandat ni d'envoi contre-remboursement, svp).  
 Ci-joint mon règlement à l'ordre de **OPTION PRESSE** service commandes, 4, rue des Blés, 93 217 Saint-Denis La Plaine Cedex  
 E-mail : [abonnement@optionpresse.com](mailto:abonnement@optionpresse.com)

# Street parking

Les plus beaux tunings à vendre

## Suzuki 650 SV Café Racer

Moto Express

La Suzie SV a décroché le titre de bicylindre le plus vendu. Moto Express a métamorphosé cette "petite" moto en une originale bête à plaisirs. Le cadre a été poli, les pots ont été fabriqués sur mesure... Le résultat est étincelant ! Profitez-en, elle n'a que 300 km. On aurait tort de s'en priver, à 8 490 €.

● Pierre, de Moto Express (69) au 04 74 95 50 40.



## Honda CBR 900

American Rider

Ce chasseur de chronos vous fera replonger dans les années Criville, grâce à sa peinture replica et à ses sponsors. La forme n'est qu'un avant-goût du fond : monobras Honda, commandes Robby, pot Yoshimura, kit-chaîne neuf... 25 000 km. Une affaire à 8 500 €.

● American Rider (06), au 04 93 38 02 38.



## Honda 900 Hornet

Jump Motos

Cette 900 Hornet tape fort, presque autant qu'un coup de soleil : tête de fourche, passage de roue, écopas, feu à leds, garde-boue arrière sont là pour ça. Et c'est aussi chaud dedans : pots Arrow en carbone, kit freinage Braking, disques "waves" et plaquettes, guidon et pontets spéciaux... Prête à vous éblouir contre 11 400 €.

● Jump Motos (28) au 02 37 91 11 03.

## Honda CBR 954

Team Guignabodet

Ambiance paddock : pot Mig à double sortie en carbone, magnifique peinture Valentino Rossi replica, disques marguerite Galfer. Vous la voulez dans votre box ? Guignabodet vous la fait sur simple commande. Prévoyez : 17 565 €.

● Team Guignabodet (83), au 04 94 23 94 23.



## Suzuki 600 GSX-R

Paris Nord Moto

Cette 600 GSX-R sort tout droit de chez Jaws. On a déjà presque tout dit... Retenez encore qu'elle exhibe un garde-boue arrière et un passage de roue (avec clignotants et éclairage de plaque) de chez Top Line, une bulle Aéromax, des rétroviseurs intégrant les clignotants, des protections de platines griffées GSX-R, ainsi qu'un incontournable pot Akrapovic. Une œuvre unique cédée 13 000 €.

● Paris Nord Moto (93) au 01 48 66 04 77.



## Yamaha XT 600

Dreams Colors

Le supermotard a le vent en poupe. Marco Design vous propose de vous mettre dans le vent en habillant votre XT 600 d'un kit en polyester (garde-boue, tête de fourche, écopas...). Cette XT neuve modèle 2003 vous attend chez Audemar, à Toulon.

● Audemar (83), au 04 94 18 93 30.



## Triumph TT 600

Donald

Toute l'élégance so british d'une 600 TT 2000 griffée d'une indispensable french touch signée Jet, à Clamart. Ajoutez : amortos Öhlins, ligne Micron, traitements carbone-Kevlar, jantes polies... Seulement 12 000 km. Comptez 6 100 €.

● Donald (78), au 06 07 02 12 12.



# RME

ESPACE TUNING

Catalogue 2003 bientôt Disponible pour 4€



## NOUVEAUX ACCESSOIRES 2003



réf: S1001

Passage de roue avec clignotants, éclairage de plaque  
brut: 290€  
peint: 340€

### SU 1000 650 2003



Garde-boue arrière 'Protector' avec protège-chaîne inox  
brut: 210€  
peint: 240€



réf: S1003



réf: S6517

Sabot moteur 'Protector' avec face inox  
brut: 280€  
peint: 310€



réf: S1005

Dosseret de selle

Ecopas Radiateur 1000cc 'S'  
brut: 180€  
peint: 230€



réf: S1004

Ecopas Radiateur 650cc 'N'  
brut: 180€  
peint: 230€



réf: S6520



réf: F1004

Ecopas Radiateur simple  
brut: 170€  
peint: 220€

### FAZER 1000



Garde-boue arrière  
brut: 170€  
peint: 200€



réf: F1005



réf: F1009

Remplacement feu ar origine par système 'double feux rouge' (feux blancs à leds en option)  
brut: 180€  
peint: 220€  
Passage de roue avec clignotants oranges (clignotants blanc en option)  
brut: 260€  
peint: 300€

Sabot 'protector' avec protection inox  
brut: 350€  
peint: 390€



réf: F1010

Dosseret  
brut: 210€  
peint: 250€



réf: F1002

## BANDIT

Nouveau Sabot moteur 'Protector' avec face inox  
brut: 280€  
peint: 310€



réf: B1221



réf: B6022



réf: F6007

Passage de roue avec clignotants et éclairage de plaque  
brut: 260€  
peint: 300€

### FAZER 600



Dosseret de selle  
brut: 220€  
peint: 260€

### HJR 1300



Passage de roue avec clignotants orange, éclairage de plaque et feu arrière  
brut: 280€  
peint: 320€  
(cligno blancs en option)



réf: X1309



réf: F6012

Sabot 'Protector' avec face avant inox  
brut: 280€  
peint: 310€



réf: F6001

Ecopas Radiateur  
brut: 170€  
peint: 220€



réf: X1310

Sabot 'Protector' avec face avant inox  
brut: 280€  
peint: 310€



réf: X1311

RD 836 - 27730 BUEIL - TEL: 02 32 36 96 56 - FAX: 02 32 26 24 96

BMW Motorrad  
F 650 CS



[www.bmw.fr](http://www.bmw.fr)

Aucune moto n'est pensée  
comme une BMW

à qu'un péché de jeunesse :

# squatter le canapé

La vie est trop belle. Et vous la vivrez à fond sur la BMW F650CS Scarver. Avec son puissant monocylindre et son catalyseur 3-voies à ordinateur, elle vous emmène au cœur de l'action. Une transmission hyper-fiable par courroie crantée, une tenue de route extraordinaire, du troisième millénaire. Et en option, ABS et équipement radio. Envie de liberté ? Faites un essai. Contactez votre concessionnaire BMW Motorrad. Pour plus d'informations, visitez [www.bmw.fr](http://www.bmw.fr)

BMW, partenaire de BMW Motorrad France - FMA, assureur partenaire du réseau BMW Motorrad France - Centre de conduite BMW/Castrol, renseignements pour les stages au 01 34 58 75 09.