

adrenaline
moto

adrenaline

N° 6

Octobre
Novembre
2001



moto



R1 COUGAR

30 FF - 220 FB - 33 F La Réunion - 750 CFP - 11,95 SC

T 1798 - 6 - 30,00 F - 4,57 € - RD



V-MAX



FURAY





Un V4 ultra-vitaminé, jusqu'à 180 chevaux à la roue arrière!!!



Un carter d'embrayage signé GSG-MOKO. Ça vous dit quelque chose?



La V-Max de Joël Muller n'est pas vraiment une nouveauté, mais, au fil des ans, de nouveaux accessoires viennent bonifier cette préparation totalement... Furax!!! A tel point que Joël a obtenu le 1^{er} prix en France et le 2^e en Europe devant un lot de V4 Yamaha full options...

LE TUNING DANS TOUS CES ÉTATS

Joël est l'archétype du passionné de tuning, car depuis 4 ans, il ne cesse de modifier sa V-Max, avouant même qu'il changeait des pièces quasiment tous les mois! On comprend mieux comment il a pu arriver à un tel degré de préparation, autant sur le plan du moteur que de la partie-cycle. Sur le premier point, la première étape a bien entendu été le fameux kit Dynojet stage 7, carburé avec la ligne complète Hindle 4 en 1, dont le silencieux a été récemment changé pour un modèle ovale en position haute. Ajoutez les filtres à air K&N et les précieux fils de bougie Nojogy, vous obtenez déjà une puissance satisfaisante de 127,2 cv à la roue arrière. Mais cela ne suffisait visiblement pas à ce passionné de gros cubes, qui ajoutera l'ultime solution pour obtenir la déferlante de chevaux, le kit NOS. Ce kit, déniché auprès du spécialiste «maximum power» de Carpentras Thorn Bikes, lui a permis d'atteindre les 180 pur-sangs à la roue arrière. Ça commence à causer!!! Autour du bloc V4 qu'il polira soigneusement lui-même, Joël a retenu un lot de pièces peu courantes sur les V-Max qui sillonnent nos belles routes françaises. À commencer par le carter d'embrayage ajouré de GSG-MOKO, qui renferme un système Lock-Up, auxquels s'ajoutent un radiateur d'huile RSM (importé par Stampeeders), une grille de radiateur d'eau JM Tuning et un réservoir d'essence additionnel de 9 litres, ce dernier étant fabriqué chez TCH (05.61.09.30.50). Ce dernier accessoire s'avère indispensable dès que l'on veut vraiment se servir d'une V-Max, car l'autonomie de série frôle le ridicule, surtout quand on est en possession d'un tel engin. D'ailleurs, à son guidon, on se croit sur une machine de course avec tous les instruments: compte-tours Daytona, voltmètre, mano de pression d'huile, Shift Light (pour prévenir que vous aborder la zone rouge!) et le GDU, un cadran indiquant le rapport de boîte engagé. Ce dernier est une option du shifter Translogic vendu exclusivement sur notre territoire par Thorn Bikes. Autre compteur digital, mais plus classique, un modèle Sigma de VTT qui a cependant pris place sur le faux réservoir, à côté des voyants d'origine, grâce à un nouveau support créé par ce furieux tuner. Les premiers manomètres sont



Hindle, toujours là quand il y a des chevaux à foison!



Un vrai poste de pilotage!!!

protégés derrière la tête de fourche de Peugeot Trekker, dans laquelle sont insérés deux halogènes de 55 watts. Une bonne occasion de détailler l'habillage de ce monstre métallique.

SCULPTEE SUR-MESURE

La principale nouveauté est la paire d'écoques de type MT-F29 fabriquée par les bretons de Sunset Moto (02.98.41.00.99). Volumineux à souhait, ces éléments en fibre reçoivent encore des manomètres, dont celui de la pression de la bombonne de NOS. Les caches latéraux et ceux du radiateur sont du style Formula, alors que la coque arrière est plutôt du style italien, car elle est dérivée d'un modèle de Ducati 996 avec un passage de roue de fabrication personnelle. On est jamais si bien servi que par Joël! Le sabot moteur vient du spécialiste suisse Egli, alors qu'un élément peu courant sur nos machines se distingue à l'arrière, un cache anti-projections élaboré par le spécialiste allemand de la V-Max, MEK. Il est fixé sur le cardan et l'axe inférieur de l'amortisseur EMC, qui suspend le monobras BBR et la jante de Triumph Speed Triple de 6 pouces de large. Quant au frein arrière, un disque Galfer est pincé par un étrier Brembo P05. A l'avant, les choses sont aussi complexes, avec, dans un premier temps, une fourche Kayaba de GSX-R 750 (anodisée bleu de série!) enjolivée de tubes percés et polis (une autre spécialité de Joël...) au bout de laquelle on retrouve la jante Suzuki polie, des disques Beringer Aéronal flottants et des étriers 6 pistons Tokico de Kawasaki ZX-9R... Vous suivez? Reste que ce tuner infernal a adapté une paire de vérins pneumatiques qui, selon lui, permettent une meilleure stabilité dans les courbes et soulage la fourche suite «aux levées de roue avant» (sic). Les bagues de maintien ont également été réalisées par V-Max Joel. Cependant, il fera confiance à Hyperpro pour l'amortisseur de direction (il est sûr de ne pas se tromper!), car, malgré la présence de renfort de cadre, une V-Max, c'est très vivant dans les courbes... Quelques détails viendront compléter la liste, et non des moindres, avec les superbes maîtres-cylindres ISR ou les caches carburateurs Proppeler, plus une foule de petites choses que l'on vous laisse le soin de chercher. Bon



Le sabot moteur provient du préparateur suisse Egli.



Une coque arrière de 916! Les ducatisistes apprécieront-ils?



Une roue arrière de Triumph Speed Triple. Un vrai bitza cette V-Max!





Des vérins hydrauliques renforcent la fourche pour les wheelings...



Une grande partie de la puissance maxi est assurée par le NOS.



La grille de radiateur est une réalisation JM Tuning.

courage... Sachez quand même que Joël se séparerait éventuellement de cette superbe Yamaha contre 140 000 francs, un prix cadeau puisqu'il considère sa valeur à plus de 200 000 francs. Les allemands sont prêts à se l'arracher, alors ne la laissez pas partir à l'Est...

Texte: David THOMAS
Photos: OUTSIDER AGENCY



Une protection empruntée au spécialiste allemand MEK.



Des platines en alu fabriquées par Joël en personne.



Le culte du piercing?



Un maître-cylindre ISR également taillé dans la masse.

