

Bikes, tricks & lifestyles...

STREET MONSTERS

PREPAS

- 1000 RSV
- 10R TURBO
- 1200 HARRIS
- 900RR SIDE
- 1098 CAFRA
- ETC

CONCOURS PHOTO
1000 € DE MATOS
A GAGNER!



MAIS AUSSI

- INTERVIEW ROLF
- VISITE ROLAND SANDS
- STUNT GAMES - ROUND 1
- RECORDS DE VITESSE A EL MIRAGE

MONSTERS RACE

RETOUR SUR LA COURSE LA PLUS DEJANTEE DE L'ANNEE

#24

juillet/août 2011

L 16742 - 24 - F - 5.50 € - RD



BEZ/001 6 20 5 1000 8 31 6 0000 3 05 5004 - 1000 1 800 000

FURAX MACHINE

Pour peu que vous vous intéressiez un minimum à la scène Streetfighter française (aussi petite soit-elle), vous avez certainement déjà entendu parler de Furax et de sa boutique d'accessoires en ligne Furax Bikes. Ancien chef d'équipe chez Catana, une boîte qui fabrique des bateaux à 2.5 millions d'euros, Joël, de son vrai prénom, décide un beau matin de tout plaquer pour revenir à sa première passion : la bécane. Statut d'auto-entrepreneur en règle, il s'improvise un atelier dans le fond de son garage et commence à préparer des meules, chose qu'il faisait jusqu'à présent pendant son temps libre. Autodidacte à 95% (les 5% restants concernant les matériaux composites qu'il a appris pour les besoins de son ancien taf), il nous détaille aujourd'hui la prépa de son 1100 liquide, et vous allez voir que le lascar est loin d'être manchot.

La base de cette prépa est donc un 1100 GSX-R W de 93 acheté d'occase avec 28000km au compteur. L'ancien proprio avait déjà attaqué le démontage en vue d'en faire un street, mais n'ayant plus la place pour la stocker, il a finalement décidé de

tout bazarder dans des cartons. Je vous raconte pas le bordel ! Je ne vous communiquerai pas son prix d'achat, la seule chose que je peux vous dire, c'est que la revente des pièces d'origine inutilisées m'a remboursé la moto !





Text et tofs : Furax-bikes.com

Intro : Artkore



4

I. POLISSAGE ET ADAPTATION DU MONOBRAS

Une fois la moto sur le pont et avant d'attaquer le gros œuvre, j'ai décidé de polir le cadre (photo 1). Pour cela, le plus simple et d'y aller directement à la meule d'angle, avec plateau à scratch de diamètre 115 et disque abrasif (réf : SC-DH A VFN chez 3M). Faut compter trois disques pour faire un cadre. Vu la vitesse élevée de la meule, je lui ai ajouté un variateur provenant d'un lampadaire de salon, ce qui évite de trop faire chauffer l'aluminium. Une fois l'intégralité du cadre passé à la meule, on obtient une surface sans traces, équivalente à un ponçage au 400-600. Pour le polissage à proprement parlé, j'ai gardé la même meule équipée cette fois d'un disque à polir de chez Nikit, de la pâte à polir de même provenance et en avant ! Avec des infos pareilles, les polisseurs pro vont fermer boutique (rires) !

Il est temps d'attaquer le premier gros morceau de ce chantier, l'adaptation du monobras de VFR ! Ayant déjà fait le montage sur mon 900 CBR, j'ai décidé de repartir sur un modèle RC36

Il qui offre la particularité d'avoir un point d'ancrage inférieur malo (femelle sur les modèles pré-91), permettant ainsi de conserver les triangles de fixation du CBR sans avoir à créer une pièce supplémentaire. Ces triangles relient amortisseur, monobras et cadre via une paire de tiges filetées montées sur rotules Unibal (photo 2). Premier objectif : positionner le monobras de façon à aligner couronne et pignon de sortie de boîte puis monter une entretoise côté droit pour caler le bras dans le cadre. Une fois l'amortisseur centré dans son logement via une cale, j'ai fabriqué des entretoises pour les renvois entre le cadre et les triangles avant de régler la hauteur de la moto à l'aide des tiges filetées. Plus les tiges sont longues, plus la moto sera basse, et inversement.

La jante arrière en 8 par 18 provient du catalogue ASA et a nécessité la fabrication d'une entretoise pour se monter sur le monobras de VFR (photo 3). Les pointes proviennent de chez Fighter Rudy, en Allemagne (photo 4).

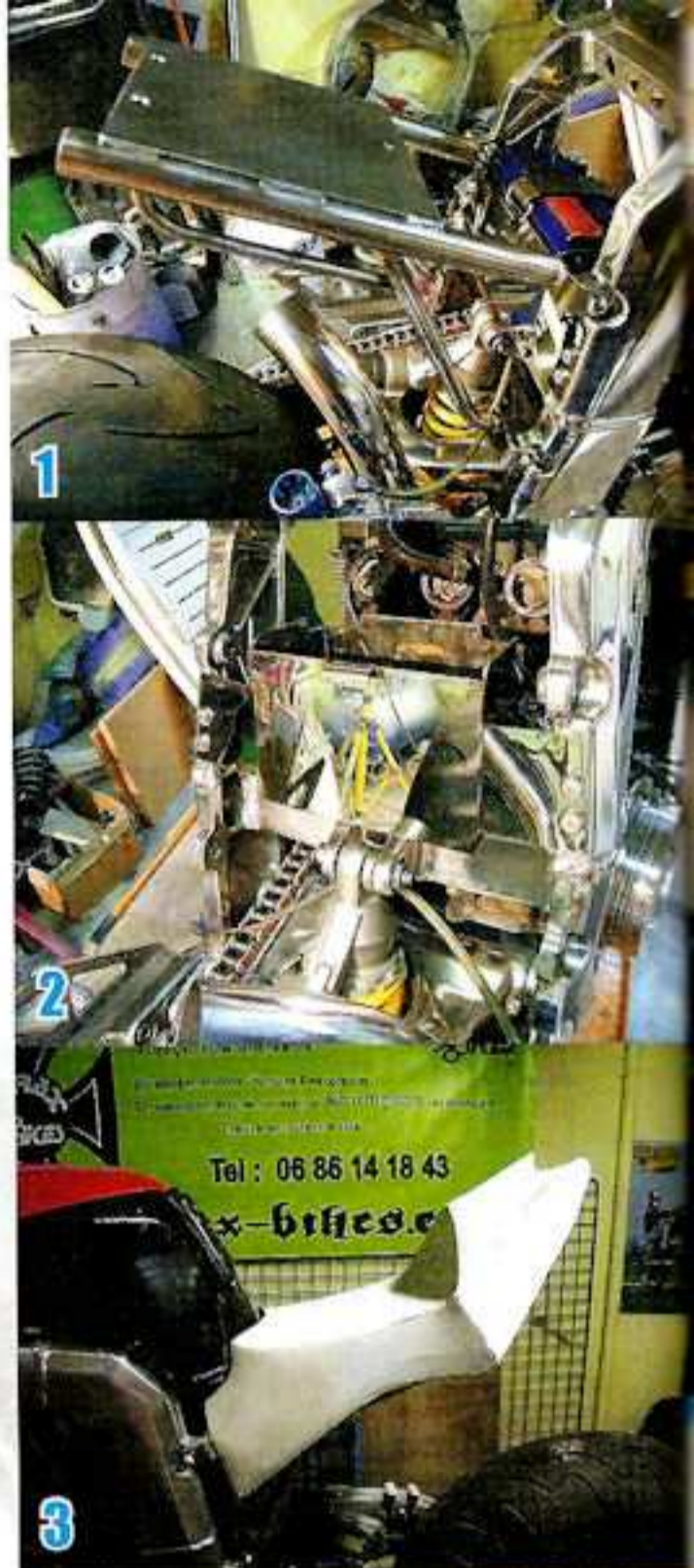
2. CONFECTION DE L'HABILLAGÉ

Qui dit Streetfighter, dit coque minimaliste, et qui dit coque minimaliste, dit nouvelle boucle arrière. Quand j'ai vu le prix des boucles pour 750 et 1100 liquides sur eBay Allemagne, j'me suis dit que ça valait pas le coup de me faire chier à la fabriquer moi-même (photo 1) ! Pour le bac à batterie en revanche, j'ai dû consommer un peu de jus de cerveau. J'ai d'abord construit un gabarit en bois de 5mm d'épaisseur que j'ai ensuite reproduit avec des feuilles d'innox de 2mm passées à la plieuse pour limiter le nombre de soudures. La pièce est fixée au cadre via 2 paires de vis (photo 2). L'habillage représente probablement la plus grosse partie du projet. A commencer par la coque, pour laquelle je suis parti d'un modèle que j'avais déjà réalisé pour un précédent projet. Cette nouvelle pièce a demandé de nombreuses heures de travail, ne serait-ce qu'au niveau de la symétrie. Une fois l'ancienne coque découpée, j'ai collé dessus un bloc de mousse polyuréthane que j'ai charcuté à la scie à métaux jusqu'à obtenir la forme désirée. J'ai ensuite renforcé l'ensemble avec de la fibre de verre avant de faire les finitions au mastic (photo 3). Ensuite gelcoat, ponçage et lustrage avant d'appliquer 7 couches de cire à intervalles de 30min qui serviront au démoulage. Ne restait plus qu'à fabriquer un moule en 2 parties à cause des nombreuses contre-dépouilles de démoulage. Pour cette étape, j'ai appliqué un gelcoat pour moule de production (résistant à des températures très

élevées) avant de commencer à stratifier avec un mat de fibre de verre de 100 (correspondant à 100gr au mètre carré). Ce dernier a la particularité d'épouser au mieux les formes de la pièce et d'éviter les bulles d'air. Comptez ensuite 5 à 8 couches de mat 300 suivant le moule à réaliser (NDA : sachez que cette coque est disponible au catalogue Furax au tarif de 199 €).

Pour le raccordement entre la coque et le réservoir, le mieux est d'utiliser de la mousse polyuréthane (photo 4) et de fibrer par dessus au mat 300, l'idéal étant de renforcer le tout avec des bandes de fibre unidirectionnelles, une technique très répandue dans le monde du bateau (photo 5). Enlevez ensuite la mousse et faites les renforts intérieurs en partant du réservoir vers la coque.

Ne restait plus qu'à se pencher sur le cas du réservoir. Pour cette étape, j'ai fait appel à Gilles, un pote qui bossait avec moi dans les bateaux. Comme pour la coque, j'ai travaillé directement sur la pièce en lui collant des blocs de mousse polyuréthane que je suis venu découper à l'aide d'une lame de scie à métaux (photo 6). De son côté, Gilles a fait en sorte que les deux côtés soient parfaitement symétriques. Vient le moment de fibrer l'ensemble pour la rigidité, faire les finitions au mastic (photos 7) et fabriquer un moule de production pour de futurs clients (NDA : vous l'aurez compris, un cache-réservoir est également disponible au même tarif que la coque).

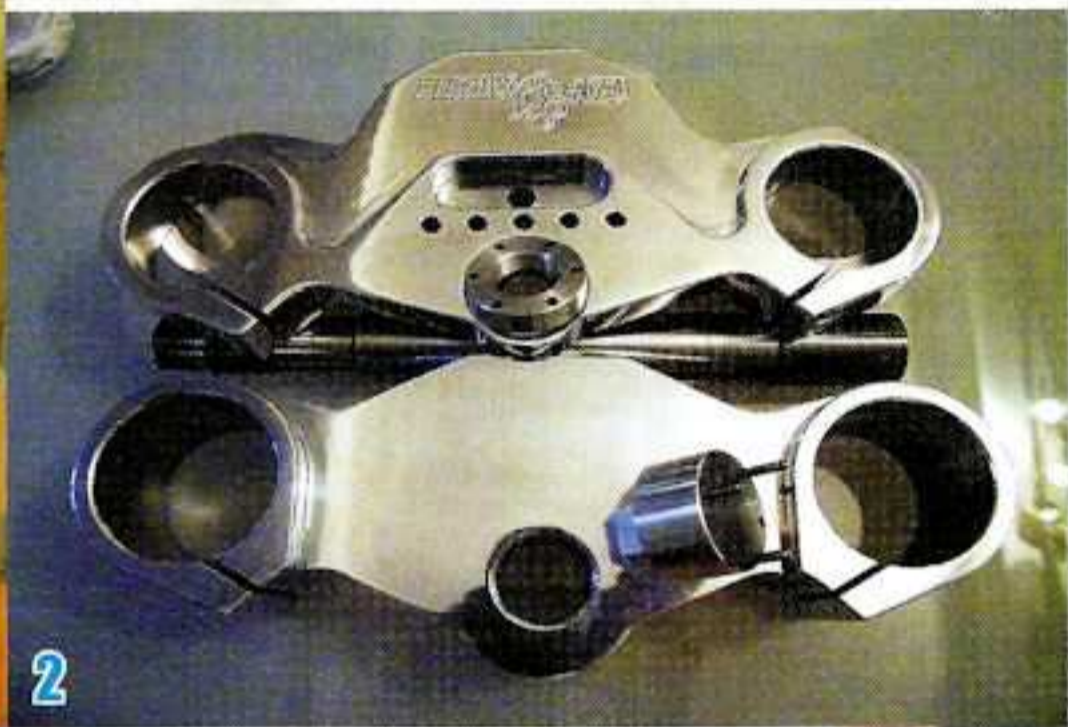




1 2

3. ACCASTILLAGE DU TRAIN AVANT

Pour les tés de fourche, je suis parti de modèles existants qu'un pote m'a modifié pour y intégrer un compteur Motogadget et une barre de voyants. J'en ai profité pour y faire graver le logo Furax Bikes (photo 1). Après tout, cette machine est censé servir de vitrine à mon business. Le guidon est un Renthal coiffé de poignées en aluminium et d'embouts de guidon clignotants Kellermann. Les caches-fourche ont été fabriqués sur mesure par rapport aux tés, ils portent le diamètre de la fourche à 67mm (photo 2) ! Les éléments inférieurs viennent se poser sur l'épaule des fourreaux de fourche et sont bloqués par des vis pointeaux BTR. Ils ont nécessité la suppression des fixations avant du garde-boue car ils venaient taper dedans au freinage. Et puisque l'on parle freinage, c'est Beringer qui fournit la totale avec disques Aeronal, étriers 6 pistons Aerolec et maître-cylindre radial. Durites et banjos ont quant à eux été fabriqués sur mesure chez ABM.



2 1



3



4



4. PREPARATION MOTEUR

Le moteur a bien évidemment reçu une petite prépa qui va bien. Arbres à cames racing, doigt d'allumeur Vance & Hines Stage 3, fils Nology (photo 1)... mais le gros du travail concerne la rampe de carburateurs qui, après avoir été entièrement nettoyée et passée aux ultrasons, s'est adjoint les services d'un kit Power Jet Stage 3 de chez Power. De quoi gaver comme il se doit en air frais le gros 1100. Au niveau de l'échappement, je suis parti d'un collecteur Remus en inox que j'ai fait remonter sous la selle pour le terminer par un silencieux Laser Extreme de ZX-6R (photo 2). Découpage, pointage, soudage, meulage et polissage...

Protections moteur, carters transparent, vase d'expansion... toute les pièces d'accastillage moteur (photo 3) proviennent de ma boutique exceptées les grilles de radiateurs, dessinées par moi-même puis vectorisées par un pote avant d'être transférées sur AutoCAD puis découpées dans des plaques d'inox de 1.5mm d'épaisseur (photo 4). Enfin grosse panique sur le câblage électrique vu que tout était dans des cartons lors de l'achat de la meule. De bonnes prises de tête en perspective, d'autant que de nombreux câbles passent dans le guidon (9 d'un côté, 7 de l'autre).

5. PEINTURE

Pour cette ultime étape, j'ai d'abord appliqué plusieurs couches d'apprêt sur les pièces de carrosserie afin de reboucher les trous et autres petits défauts. J'ai enroulé par trois couches de blanc nacré au pistolet pour le fond (photo 1), puis séance de masquage pour délimiter les zones à faire à l'aérographe (photo 2). La bande bleue métallisée d'abord, puis la orange, toutes deux tamponnées au papier cellophane pour obtenir cet effet marbré (photos 3). Quatre couches de vernis là-dessus, séchage de 3 jours, puis 2 nouvelles couches de vernis pour plus de profondeur.

La selle en plexi a été fabriquée sur mesure par Fighter Rudy, elle fait 10mm d'épaisseur avec contour en inox pour rigidifier

l'ensemble (NDA : ce qui n'a semblé t-il pas être suffisant vu que le plexi en question s'est péte en deux lors du Monsters Show de Carole. Tu penses bien que j'allais pas passer à côté de ça, hein Furax ?). Quatre LEDs viennent illuminer le logo No Fear (fidèle à mes prépas depuis 97) et la fameuse tête Street Monsters (photo 4). La Furax 6 est à présent terminée. En dynamique, la machine réagit très bien une fois passé le temps d'adaptation au gommard arrière en 240. Prochaine étape, une nouvelle tête de fourche et une peinture full black (NDA : brave garçon), et pourquoi pas une prépa moteur un peu plus poussée. J'ai entendu dire que David Aebischer, le boss de Power, arrivait à sortir 210ch du 1100 liquide...



1



2



3

4



La plupart des pièces qui équipent cette machine sont disponibles au catalogue Furax Bikes. Pour le consulter, une seule adresse : www.furax-bikes.com

