

# Génération

**NOUVEAUTÉS  
2002  
MONDIAL DU 2 ROUES**

# MOTO

100%

PASSION

- Aprilia Blue Marlin • BMW F 650 CS
- Ducati Multistrada • Honda VFR 800
- Gilera 600 Supersport • MV Brutale S
- Suzuki DL 1000 Strom • Yamaha TDM 900
- Yamaha RI • Fazer 600

**GAZ !!!**

- Harley V-Rod • Quad Kymco
- Yamaha FJR 800 • Monster 54 • Raptor 650
- X-Tra Raptor 1000 • Triumph 955i

## COMPARO

- MV Agusta  
750 S  
750 F4

## COMPET

- Yamaha  
YZR MI
- VTR-SPI  
Edwards
- Objectif TT

## POSTER

- Biaggi
- Yamaha RI

## PRÉPA

- Dragster  
Z 1000 turbo

## MUTANTES

- Furax
- Feuling W3
- Concentr' V-Max

On a  
debourré les  
GSX-R...

FF - 200 FB - 9 FS - 2250 Capotin - DOM 36 FF

M 1319 - 41 - 30,00 F - 4,57 € - RD



BD GIGLIO



prolongateurs maison de 120 mm afin d'augmenter la garde au sol. Mais malgré son anodisation bleue, il trouve que la fourche manque encore de finition et lui adjoint des enjoliveurs taillés dans la masse, puis percés. D'ailleurs, Jo est un véritable maniaque du détail, et il n'est pas rare qu'après la pose d'une nouvelle pièce, celle-ci soit démontée afin d'être copieusement modifiée (ah, j'oubliais, le temps d'écrire ces lignes, Furax a certainement déjà reçu d'autres modifs). Du coup, la roue avant provient de la même GSX-R SP, mais les étriers de frein sont des Tokico 6 pistons de ZX-9R millésime 98, qui viennent mordre des disques flottants Beringer Aéronal Racing. L'ensemble est alimenté via des durits de type aviation par un maître-cylindre ISR Racing, un maître-cylindre que l'on retrouve à l'identique pour l'embrayage. Et comme si cela ne suffisait pas, Joël supprime les deux réservoirs de liquide hydraulique et les remplace par un tuyau qui les relie entre eux. C'est propre, efficace et très original, bref,

*"Regardez ce poste de pilotage, et osez dire que vous avez reconnu une instrumentation de V-Max ! Ah si, d'origine Yamaha, il reste l'indicateur de température moteur !"*





# Signé Furax

**Q**uand j'ai demandé à Joël, pour plaisanter, de me faire le détail de ce qui restait d'origine sur sa V-Max (ce qui me semblait plus simple car ne sachant par où commencer), il m'a répondu, avec un large sourire aux coins des lèvres : "la carte grise !" Se ravisant quelque peu, il me précise que la moto a été mise pour la première fois en circulation en Avril 1993, et qu'elle a reçu, en 1999, une mécanique plus récente (1997) ne totalisant alors que 14 000 kilomètres. Entre temps, la métamorphose avait déjà commencé, une transformation qui aura duré près de quatre années de travail acharné, prenant à Joël l'ensemble de son temps libre, soirées, week-ends et vacances comprises... Mais regardez bien les photos et lisez attentivement ce qui suit, vous comprendrez alors que Furax n'est pas née en l'espace de 5 minutes...

En premier lieu, Jo s'est attaché à rendre sa V-Max plus sûre de comportement. Pour cela, il adopte une fourche inversée Kayaba récupérée sur une 750 GSX-R SP de 95, fourche qu'il modifie au niveau de l'hydraulique (plus ferme) et qu'il équipe de



C'est vrai que vue sous cet angle, cette V-Max, ou plutôt ce qu'il en reste, a vraiment l'air Furax...

Joël est plus communément connu, dans l'Est de la France, sous le nom de Furax. Mais si sa machine n'a rien à voir avec l'émission radiophonique dans laquelle sévissait jadis, entre autres, Francis Blanche, il est tout aussi difficile de lui trouver des points communs avec une Yamaha V-Max sortant du concessionnaire. D'ailleurs, c'est écrit dessus, Furax est "No Limits..."



Même les caches latéraux ont été modifiés, avec une constante : la qualité du travail effectué...



Modif très courue actuellement dans le monde Tuning, le carter d'embrayage transparent...



Sur l'écope côté gauche, un des interrupteurs de fonctionnement du hit Nitrous... No limits...



parfaitement dans l'esprit Tuning. Ensuite, la fourche reçoit deux vérins pneumatiques Bosch, vérins dont le rôle est de durcir la fourche suite à une roue arrière, par exemple. Avant de passer au détail du tableau de bord (et là aussi, y'a du boulot), on termine l'examen du train avant par le garde-boue style Kayaba Racing avec perçages et pose de grilles, et par le tête de fourche. Ce dernier est réalisé en fibres de verre sur la base d'un Peugeot Trekker et est équipé de deux halogènes de 55 watts, plus une lampe stroboscopique alimentée par l'intermédiaire d'un circuit spécifique à décharge de condensateur (rien que ça !).

Regardez ce poste de pilotage, et osez dire que vous avez reconnu une instrumentation de V-Max ! Ah si, d'origine Yamaha, il reste l'indicateur de température moteur ! Comment encore oser l'appeler tableau de bord d'ailleurs ? À voir le nombre de fonctions, il conviendrait plutôt d'évoquer le cockpit d'un avion de chasse. Au centre du réservoir, le compte-tour d'origine a cédé sa place à un élément Sigma (compteur de vitesse, chrono, heure, etc...) avec changement de fonction disposé sur le commodo gauche, alors que le support maison est réalisé dans une plaque d'inox. Au-dessus, le compte-tours est un élément de marque Daytona (matériel conçu spécifiquement pour le dragster !!!) à côté duquel on trouve une shift-light de limitation du régime moteur, tandis qu'un indicateur de rapport trône sur l'ensemble. Ce dernier élément est parfaitement justifié lorsque l'on sait que la machine est équipée d'un kit Nitrous (hé oui !), kit qu'il convient de n'utiliser qu'à partir du troisième rapport sous peine de grosse frayeur (nous y reviendrons plus tard...). Enfin, de chaque côté, on trouve un voltmètre et un manomètre de pression d'huile, d'origine automobile, histoire de surveiller la mécanique de près.



Dups, y aurait-il du kit Nitrous dans l'air ? ! ! !



Re-oups, qui a parlé d'usine à gaz ? ! En passant, notez et allez jeter un œil sur le site Internet de Forax.



Re-re-oups, est-ce une V-Max ou bien un avion de chasse ou encore un missile sol/sol ? Notez les maîtres-cylindres ISR de frein et d'embrayage et leur système d'alimentation avec tuyau faisant office de réservoir...



Le silencieux  
Hindle a été  
raccourci et  
adapté sur un  
coude position  
haute de Suzuki  
Hayabusa. Notez  
également l'in-  
crustation  
des cli-  
vants et des  
lames d'aéra-  
tion...



Matiez la fini-  
tion. Et c'est  
comme ça sur  
toute la moto.  
Perfectionisme,  
quand tu nous  
tiens...



Fourche  
inversée et  
cote de GSX-R  
SP, étriers 6  
pistons Tokico,  
disques  
Beringer  
monal, vérins  
Bosch, durit  
avia, etc...



abot moteur  
et un élément  
Au-dessus,  
le radiateur  
additionnel  
d'huile.



La tête de  
fourche est  
finie en fibres  
de verre sur  
base d'un  
Peugeot  
Trekker. Il  
abrite deux  
ampoules de 55  
watts et une  
lampe strobo-  
scopique cligno-  
tante...



Comme je vous sens impatient de connaître le détail de cette mécanique, je vais encore vous faire languir un peu, juste le temps de lister les composants du train arrière. On commence par le monobras, un élément spécifique V-max fabriqué par la société BBR, amoureuxment poli des heures durant par Jo himself, et sur lequel il a greffé une jante de 60 pouces de Triumph Speed Triple, également polie. Le tout est suspendu par le biais d'un amortisseur EMC entièrement réglable alors que le freinage est assuré par un disque Galfer, mordu par un étrier Brembo PO5. Pour enjoliver l'ensemble, Jo adapte un cache arrière anti-projections de marque MEK, tandis que la coque arrière, d'inspiration Ducati 996, est raccourcie et reçoit un passage de roue réalisé maison. Pour leur part, le siège et le pouf passager ont été confiés à la sellerie J. Vigneulle de La Maxe (57). Enfin, c'est encore Xavier "la flèche" (voir Hornet) qui s'est vu confier le soin de réaliser la peinture de Furax...

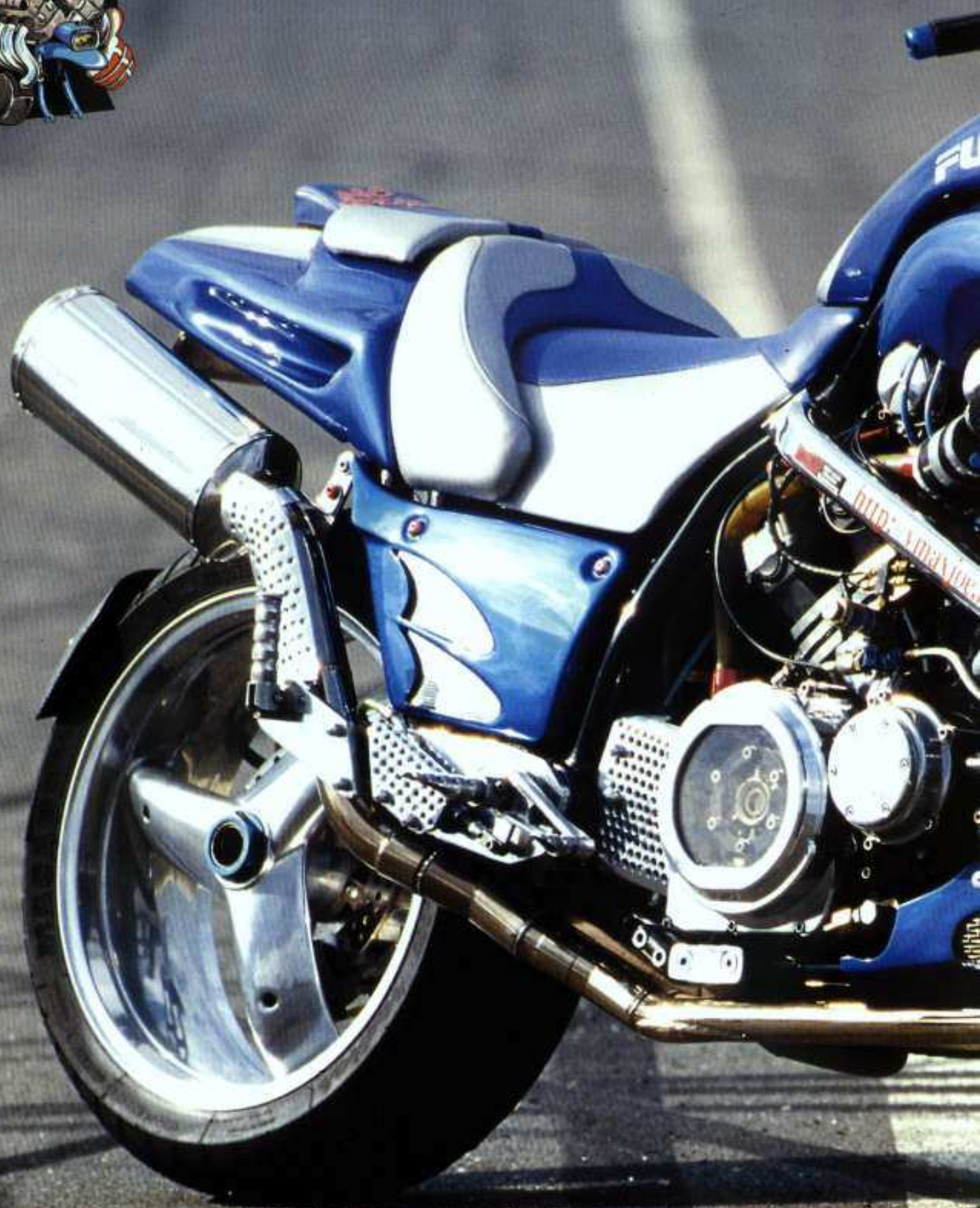
Côté allumage, on trouve un faisceau haute tension Nology et des bougies NGK sans résistance. L'échappement 4 en 1 est composé d'un collecteur inox Hindle, sur lequel Jo a greffé un coude position haute de Suzuki Hayabusa et une sortie ovale qu'il a tronçonnée. Sans utiliser la fonction "catapultage" du kit Nos, Furax développe la bagatelle de 130 chevaux à la roue arrière. Mais en dégoupillant et en appuyant sur le petit interrupteur situé à côté du Klaxon, la puissance passe instantanément à 180 chevaux à la roue arrière, soit environ 200 chevaux vilebrequin. De quoi justifier l'adoption de l'embrayage renforcé de type Lock-Up, non ? La mise en route du Nitrous ne peut -heureusement- pas se faire de façon accidentelle. Tout d'abord, il faut actionner l'interrupteur, situé sur la platine gauche du cadre, commandant la mise en route de la pompe à essence électrique. Ensuite, un second interrupteur, situé sur l'écope gauche, actionne les électrovannes



Furax parcourt environ 10 000 bornes par an, il fallait donc que la préparation mécanique soit fiable. Pour cela, Jo a préféré conserver la cylindrée d'origine et s'est attelé à améliorer la lubrification de son 1200. Il a donc installé un radiateur d'huile RSM, ce qui permet d'augmenter la capacité du circuit de graissage, mais il a de plus installé un thermostat (analogue à ceux utilisés sur les circuits de refroidissement) afin que le radiateur additionnel soit "shunté" le temps de la mise en température. Furax est bien sûr équipé d'un kit Dynojet stage 7 plus filtres K&N, le reniflard étant modifié car d'origine, tout est logé dans la boîte à air mais celle-ci a disparu, cédant sa place au réservoir additionnel (un élément en aluminium de 9 litres) et aux composants du kit Nitrous (électrovannes, canalisations...).

d'alimentation en carburant et en protoxyde d'azote. C'est prêt, ne reste plus qu'à serrer les fesses, à vérifier que l'on est sur un rapport adéquat (car même en troisième, la machine part en burn...) et à ouvrir la porte d'une horde supplémentaire de canassons sauvages. Banzai !

Voilà, Joël, j'ai essayé de faire un tour complet de ta machine, j'ai certainement oublié pas mal de choses, comme l'ensemble des platines en alu ou comme les commandes reculées, réalisées par tes soins. Mais, là où tu m'as le plus bluffé, Joël, c'est que non content de posséder l'une des plus belles V-Max d'Europe, tu songes déjà à la réalisation d'une autre machine. Alors, Furax 2, ce sera sur base V-Max ou bien plutôt Hayabusa ?





www.yamaha.com