



Turbine Bike
317 ch
400 km/h !

Nouvelle
formule
250

24 Heures
Au bout
du Mans

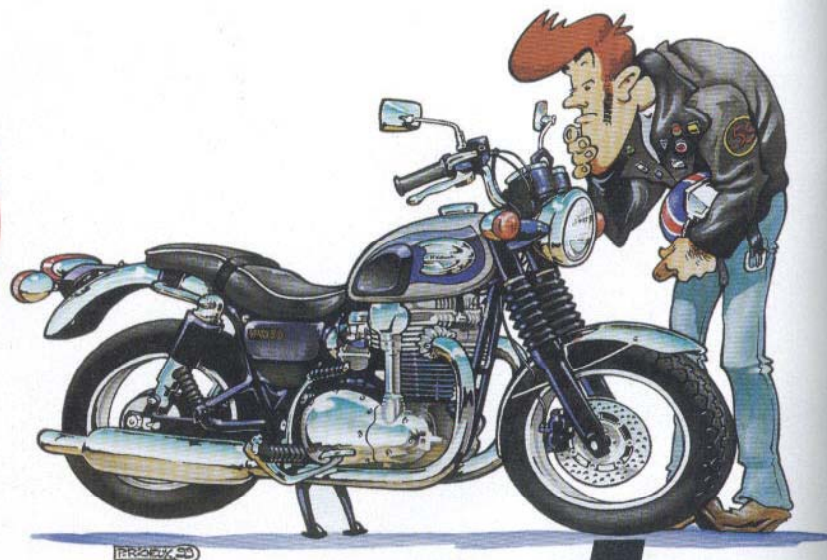
Kawasaki W 650

Le clone pas triste

Buell X1
Odyssey Kolors
Milwaukee Twin
Les Français
s'en occupent

25 FF - 160 FB - 7,50 FS - 200 FL - 4,95 \$C

S



ommaire

Orbite

8 - Un racer très zen

Servo

10 - Matos
16 - Kulture
18 - Bizness

Motos

20 - H-D 1550 Raven
24 - Suzuki SV 650 S
26 - Honda FX 650
30 - Bimota SB 8 R

Auhtenticité triomphante

34 - Kawasaki W 650

Canonball Man

42 - Y2K, turbine bike de l'an 2000

Friends

48 - Mode in USA

Speed zone

56 - Boxer Design

60 - Red Buell

64 - X1 game



68 - Quick Silver

70 - Padova show

72 - News

Racing Spirit

76 - Au Mans, les motards ont du bol



84 - Carton plein

86 - Techno parade

90 - News

Classic Corner

96 - Espresso bien serré

100 - Old time racing

104 - 30 ans et toujours à 4 pattes

108 - News

110 - Courrier

112 - Petites annonces

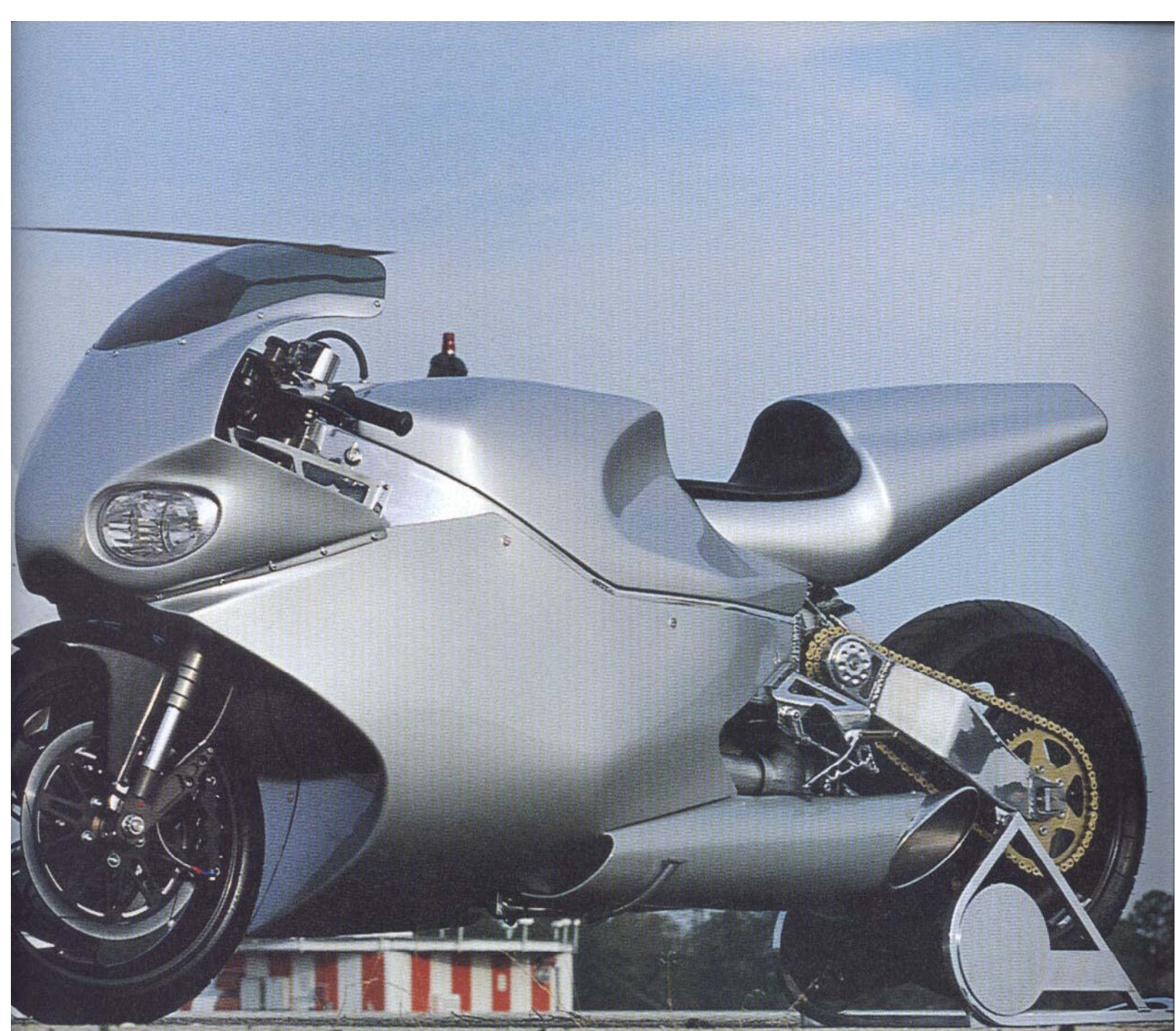
114 - Les malheurs de Sophie

Texte Le B'
photos Alain Sauquet

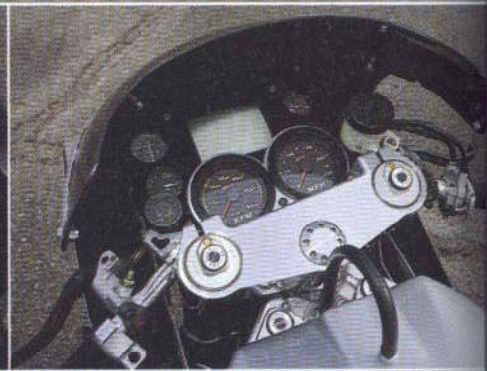


Turbine Bike Canonb

À l'approche du troisième millénaire, les constructeurs innovent à tour de bras et il est bien difficile, pour un petit business, de sortir de l'anonymat. **Vous croyez avoir tout vu, vous êtes loin du compte... Permettez-moi de vous présenter Christian Traver** qui, mieux que personne, mérite l'appellation d' "homme canon".



all Man





Des finitions exceptionnelles pour un engin d'exception. On s'extasie sur le tableau de bord et la beauté du travail de l'alu



Moteurs dantesques overboostés, injection à tous les étages, parties-cycles en alliage de balsa et de papier mâché... La course à l'armement bat son plein, poussant les créateurs à commettre l'irréparable. Et dans tout ça, un Français bien de chez nous pousse le bouchon encore plus loin et relègue les protos les plus extrêmes au rang de "pétaroums" trafiqués pour adolescents attardés... Flamboyante trajectoire que celle de Christian Traver. Immigré aux États-Unis en 1996, ce Français bon teint a grillé les étapes. Malgré sa formation de technicien axée sur la conception et la réalisation de projets mécaniques ultra-pointus, Christian n'a pas trouvé en France le moyen d'assouvir pleinement sa passion. Qu'à cela ne tienne, des bases d'anglais et une volonté à toute épreuve lui ont permis de s'exporter dans un pays qui encourage la démesure : les USA. Quitte à s'expatrier, autant choisir un endroit sympathique, si possible ensoleillé. En l'occurrence, l'industrie américaine de la moto ne se trouvant pas au Nebraska, c'est en Floride qu'a débarqué le père Christian. n'a pas tardé à trouver un emploi correspondant à ses capacités. Associé avec un Belgo-Canadien (si, si, ça existe), il fabriquait, jusqu'à l'année dernière, des sculptures roulantes motorisées par des Big-Twin dépassant souvent les 1800 cc, chez MH Billet Custom Design à Fort Lauderdale. Cette collaboration avec son camarade francophone Michael Hoyghe lui a permis de se faire un nom et de se familiariser avec l'état d'esprit particulier d'outre-Atlantique, un pays où tout est possible... Tout est possible, y compris la visite impromptue d'un joyeux drille, demandant sur un ton badin s'il est possible de construire une machine, propulsée par une turbine format aéronautique !!! Le curieux personnage n'a rien d'un farfelu, même si sa demande est pour le moins insolite. Son nom est Ted McIntyre, fou de sensations extrêmes, concepteur des "drag-boats" les plus véloce de la planète. Détenteur de nombreux records de vitesse sur l'eau, il est poursuivi par un fantôme récurrent : concevoir un projectile équivalent, pour des records terrestres. Tout ces bateaux ont un point commun, ils utilisent des turbines d'hélicoptère. En mai 1998, après avoir essuyé de nombreux refus, il rencontre Christian. Circonspect au début (on le serait à moins), Christian ne refuse pas catégoriquement, mais demande auparavant à se familiariser avec ce genre de propulseur avant de donner sa réponse.

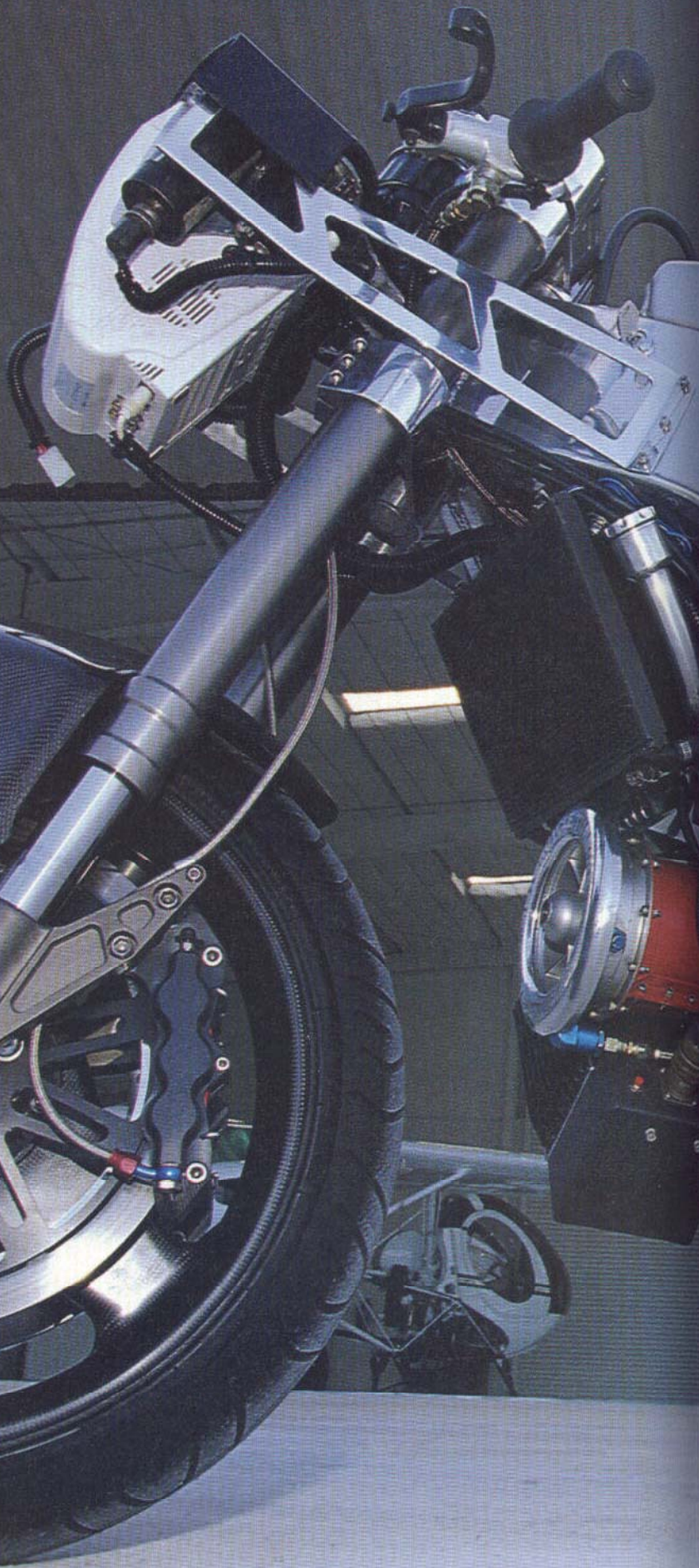
Sèche-cheveux gigantesque

Fort d'une très solide expérience, Ted le rassure par ses compétences, en le renseignant très précisément sur ses attentes, les performances estimées du moulin, les contraintes exercées sur la partie-cycle et surtout l'encombrement du sèche-cheveux géant. Car dans sa version la moins encombrante, une turbine développant plus de trois cents chevaux possède des dimensions assez conséquentes, surtout que le projet de Ted porte sur une machine plus proche d'une moto sportive que d'un dragster conçu uniquement pour envoyer de l'air en ligne droite sur un run de quatre cents mètres... Car le vrai challenge pour Ted est de concevoir une vraie moto, capable de tourner, freiner, se déplacer à basse vitesse et, bien sûr, "coller les bonbons au papier" de tout individu normalement constitué à chaque accélération. Eh oui, non content d'avoir déjà réalisé un prototype roulant et donnant pleine satisfaction à ses concepteurs, Ted envisage la commercialisation d'une (petite) série de véhicules coûtant la bagatelle d'un million de francs (!!!). Avec un petit apport et un crédit sur cinq générations, c'est

jouable! En attendant de réunir le pactole, rien ne vous empêche de détailler la Y2K ici présente, qui fonctionne pour quelques privilégiés sur une piste de l'aéroport de Daytona. La turbine est une Allison 250 C18 fonctionnant à tous les carburants (vous allez pouvoir faire des économies de super, elle accepte aussi le diesel). Quand la machine se met en branle, il faut vite oublier toute notion de conduite d'une moto classique, car l'engin développe une puissance de 317 ch et un couple de 59 m/kg (!) dans le bruit strident de la turbine qui tourne à 54000 tr/mn (!!!). Aucun problème d'allonge sur la Y2K, qui se contente d'une boîte de transfert offrant une position *neutral* et un seul, unique (et largement suffisant) rapport. L'a pas vraiment l'air de tirer court, l'appareil! Au banc Dynamometer, le mariage contre nature de l'hélico et de la superbike atteint les 420 km/h virtuels (à côté, la Suz' Hayabusa fait figure de paisible cruiser...), passe de 0 à 200 mph (environ 300 km/h) en 5,4 secondes et cela sur une distance inférieure à 400 m...

Direction Bonneville

Et encore, la capacité en oxygène de la cabine d'un banc de puissance est insuffisante pour la pleine charge, des essais grandeur nature auront donc lieu sur le lac salé de Bonneville pour faire cracher ses ultimes chevaux à l'Allison et certainement approcher des vitesses incroyables. Le régime de rotation de la turbine est constant, la poignée de gaz module uniquement le pourcentage de puissance transmise au malheureux



Mariage contre nature de l'hélico et de la superbike : 420 km/h virtuels et 200 mph atteints en 5,4 s

ensemble pignon/chaîne.

Il y a de cela quelques années, un gus Australien avait monté sur une moto un moteur bicylindre de cinq litres, avec deux cylindres d'un moteur en étoile Rolls Royce Merlin en provenance d'un avion de chasse anglais Spitfire. Dans le même ordre de démesure, Bob Feeler fait "péter des temps négatifs" au quatre cents mètres départ arrêté, avec sa Satanic Machine (un jet-car propulsé par un réacteur de LEM lunaire, qui fait s'évanouir les présentateurs télé...). Mais aucun parmi eux n'avait

prévu d'apporter sur la voie publique le fruit de leurs gravissimes délires...

Christian a vraiment bien bossé sur la partie-cycle, répartissant au mieux les masses et équilibrant les contraintes, que l'on imagine conséquentes, pour rendre l'ensemble conduisible. Avec un tel prix et de tels choix techniques, les possesseurs seront peu nombreux, mais auront l'assurance de posséder un deux-roues ultime, capable de performances surnaturelles. Malgré la sophistication technologique, l'ensemble ne pèse que 209 kg à sec (soit un rapport poids/puissance de 1,5 ch/kg...).

En vente libre !

Les dimensions de la turbine sont généreuses, l'emplacement est en revanche de 1803 mm, ce qui est assez long (pour info, une Yamaha V-Max mesure 1590 mm), mais la vocation de la Y2K n'est pas de

réussir un parcours lent d'auto-école. Seule compte, vu les performances du bestiau, une stabilité optimum. Le cadre surdimensionné est de type périmétrique, en aluminium à section rectangulaire, un bras oscillant caissonné (hébergeant le pignon SDB...) actionne un amortisseur oléopneumatique Fournalès, tandis qu'une fourche WP inversée de 54 mm guide sans broncher le train avant. Empattement copieux, angle de chasse assez ouvert (28,5°), ça peut tourner, mais si c'est droit c'est mieux... Le freinage avant et arrière fourni par Ferodo est sérieux, mais devant les vitesses envisageables, un aéro-frein semble plus approprié. On s'extasie sur la beauté du travail d'aluminium et sur la qualité de certains composants comme les jantes en fibre de carbone Dymag en 17" : à véhicule exceptionnel, finitions exceptionnelles. Exceptionnel comme le tableau de bord regroupant un compte-tours gradué jusqu'à 60 000 tours, un compteur "qui va" jusqu'à 250 mph, un mano de température de tuyère, une jauge pour le pourcentage de puissance utilisée... et un écran LCD relayant la caméra placée dans le dossieret, remplaçant les traditionnels rétroviseurs :

bô ! Malgré ses phares, son feu arrière, ses rétros caméra et un équipement d'homologation sérieux, le passage aux Mines en France de cet engin n'est pas dans la poche, même avec une libéralisation de la loi sur les cent chevaux. Si un ingénieur des Mines façon Top Gun homologue la Y2K, c'est le père Gayssot qui va être content...

