

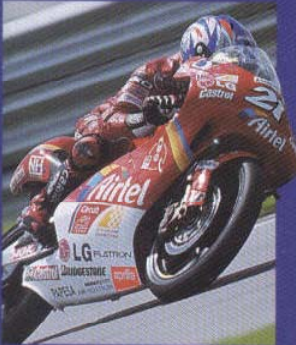
MOTO JOURNAL

NUMERO RECORD
184
PAGES

24 F N° 1416 - 23 MARS 2000

SPORT

VITESSE
GRAND PRIX
D'AFRIQUE DU SUD



ARNAUD VINCENT
GAGNE EN 125

TOUT TERRAIN
GRAND PRIX
D'ESPAGNE
MOTOCROSS 250

ITALIE 7.00 FS : CANADA 7.28 \$: BELGIQUE 178 FB : ANTIILLES, REUNION, GUYANE, S. PAUL, F. : ESPAGNE 990 Ptas.



CONTACT
650 HONDA
TRANSALP

GUIDE D'ACHAT 2000 LES MEILLEURES MOTOS DU MARCHE

MOTO
JOURNAL

ESSAI

BMW R 1200 C
EN VERSION
AVANTGARDE

CONTACT

Y2K, LA MOTO A
TURBINE HELICO:
ZONE ROUGE A
50 000 TR/MIN !



M 2042 - 1416 - 24,00 F



LEADER DE LA PRESSE MOTO

Directeur
Philippe Barret

REDACTION
Rédacteur en chef Klaus Martin
Rédacteurs en chef adjoints
Christian Lacombe
Laurent Cochet

Rédacteur en chef délégué
Bertrand Bussillet (Hors-série)
Chef d'édition Alain Puiseux
Rédacteurs Thomas Baujard,
Bruno Gillet, Eric Malherbe,
Michel Montange, Valérie Moreno,
Pierre Orluc, Bertrand Thiébault,
Vincent Vallon, Caroline Vandjour.

Correction-révision
Frédéric Poujouly
Iconographie/Archives
Marguerite Trinquand
Secrétaire/P.A./Magic Pucés
Pilar Domerge

Collaborateurs Michel Bidault,
Lionel Bolore Stéphane Coutelle,
Mathias Lacombe, Bertrand
Sebileau, Stéphane Van Gelder

Correspondants à l'étranger
Alan Cathcart (Angleterre)
Franch Péret (Japon),
Stéphan Legrand (USA)

MAQUETTE
Harald Ludwig (Chef de studio),
Valérie Leuridan, Fabienne Tierce,
Magali Baron
Conception : Jean-Louis Guérif

PUBLICITÉ
Directeur commercial
Eric Brame

Directeur Bernard Potut
Bertrand Boulanger (directeur
adjoint), Eric Dussardier,
Emmanuel Nemar

Catherine d'André et Anne
Philipot (assistantes)
(Fax : 01.41.33.37.19.)

Directeur de fabrication
Hervé Rouher

Photogravure Compos Juliot
Imprimerie Didier-Québecor S. A.

Ventes Jacques Gatellier,
Jean-Claude Landemard,
Muriel Toupy
Distribution NMPP

ABONNEMENTS
Jean-Jacques Desroches
B341 60732-Ste-Geneviève Cedex
Tel. : 03 44 62 52 52
1 an 48 n° = 620 F et 1 an + HS =
750 F (étranger sur demande)
E-mail : abo@settf.com

ANCIENS NUMÉROS
Tel. : 01 41 33 38 03

MOTO JOURNAL
est édité par la **Société
des Editions Techniques
et Touristiques de France S.A.**
au capital de 5 000 000 F
Siège social 12 rue Rouget-de-
Lisle 92130 Issy-les-Moulineaux

Président Frieder Stein
Vice-Président Directeur Général
Monique Helfenberger
Directeur Général Adjoint
Jacques-Yves Duquennoy

Commission paritaire n° 51 151
Dépôt légal 1^{er} trimestre 1999
n° 1254-ISSN - 0751-591X-331
Tous droits

de reproduction
réservés pour tous
pays. Les manuscrits
non insérés ne
sont pas rendus.

**Directeur
de la publication**
Monique Helfenberger
Fondateur Pierre Barret



**Groupe Motor
Presse International**

FRANCE

MOTO JOURNAL

**MOTO
CRAMPONS**

TOUS LES
moto

EUROPE

MOTORRAD
ALLEMAGNE

MOTOCICLISMO
ESPAGNE - PORTUGAL - BRÉSIL

MOTOCYKL
REPUBLIQUE TCHÈQUE - Pologne

**motor
revu** **TÖFF**
HONGRIE SUISSE

HEBDO

CETTE SEMAINE

► BMW C1 : un casque vous manque et... **6**

ACTUALITÉS

► Autant de tués à moto en 99 qu'en 98. **10**

► *La lettre du Japon* : vie et mort des petits 2-temps. **11**

► MV Augusta Brutale ; comme son nom l'indique. **16**

► 40 000 pèlerins à Pecquencourt. **20**

► Le shopping. **20**

LES ESSAIS

CONTACT : HONDA 650 TRANSALP

► On change à peine un concept qui gagne. **22**

**COMPARATIF : HONDA 900 CBR,
YAMAHA R1, KAWASAKI ZX-9R**

► Après une cure d'amaigrissement, la 900 CBR revient chez les gros bras. Et pas pour tenir la chandelle. **28**

► Les bons plans de l'essai. **33**

► Les fiches techniques, les performances. **40**

CONTACT : BMW R 1200 C AVANTGARDE

► Le gris sourit au gris kustom allemand **44**

CONTACT : Y2K Moto TURBINE

► 400 km/h, une turbine d'hélico, un million de francs. Une moto américaine et déraisonnable. **48**

GUIDE D'ACHAT

► Une compagne ne se choisit pas au hasard : MJ fait les présentations (qu'est-ce qu'on dit ?). **63 à 98**

LE MAG

MOTO-CULTURE

► 250 TDR : la fulgurante histoire d'une teigne **100**

VOYAGE : LES BOSOZOKU

► Faux rebelles, vrais paumés, voici les Hell's japonais. **102**

MOTO COIN-COIN

► De la mauvaise foi, oui, mais avec ferveur. **117**

ROAD BOOK

**AGENDA 120 COURRIER 124 OCCASION 128
COTE DE L'OCCASION ET PRIX DU NEUF 130
PETITES ANNONCES 132 MAGIC PUCES 140**

LE SPORT

LE GRAND PRIX D'AFRIQUE DU SUD

► 125 : Vincent, un jour avec. **146**

► 500 : Un cow-boy nommé McCoy. **146**

► 250 : Nakano, c'est un peu la France... **146**

PROMOSPORT A CAROLE

► En 1000, Jean-François Le Glatin a une grosse faim. **160**

► 600 : le bal des R6. **160**

INTERVIEW : WILLIAM COSTES

► Que fait Costes ? Il rempile en mondial Supersport. **166**

A TOUTE VITESSE

► La liste officielle des teams permanents. **170**

GP DE CROSS 250

► En Espagne, un rouquin inconnu s'offre les cadors. **172**

EN TOUT-TERRAIN

► SX US : Saint-Louis ne (mi)sourit pas à Vuillemin. **178**

► Et si on parlait un peu de side-car cross ? **180**

LES ANNÉES MJ

► Il y a dix ans... Il y a vingt ans... **182**

Ce déjà copieux numéro de MJ contient deux cahiers spéciaux :
l'un pour AMV, l'autre pour le Grand Prix de France.

Sommaire
N°1416 / 23 MARS 2000



Mineur La moue rebelle et la mèche gominée, les jeunes *bosozoku* japonais cultivent la gang attitude et le respect du chef. Dans les rues de Tokyo, Franck Péret a rencontré de drôles de loulous. **P.102**



Anciens mineurs Dans le bassin, entre Douai et Lens, les mines ont fermé depuis lurette. OK, mais il reste le salon de Pecquencourt et ses puces ! **P.16**

MOTO JOURNAL

12 rue Rouget-de-Lisle
92442 Issy-les-Moulineaux cedex
Tél. : 01.41.33.37.37 - Fax : 01.41.33.38.13.
Ligne Numéris : 01.41.33.00.69.

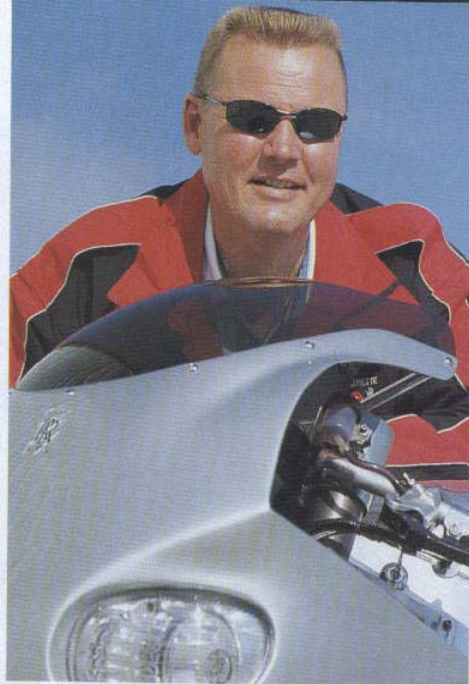
E-mail : motojournal@settf.com
Site : www.motojournal.com

Hélico...



Cadre en aluminium, fourche inversée Ohlins, disques de freins Ferodo de 320 mm à étriers carbone, la Y2K vaut un million de francs et ça se voit. Avec un empattement de 1 727 mm « Avec une telle puissance, elle se devait d'être un peu plus longue que les autres. »

BIKE



Boss Ted MacIntyre est à 44 ans le PDG de Marine Turbine Technologies, dont il possède 59%. Depuis dix ans, il met des turbines dans tout ce qui bouge. Dernière production en date, la Y2K. Prochains objectifs : l'introduction en bourse de la société et le montage d'une turbine dans un jet-ski.

presto

A 200 km/h, ça accélère encore très fort. A 40 000 tr/mn, le sifflement du moteur est saisissant. Le plus dingue avec la Y2K MTT, ce n'est ni sa turbine d'hélico, ni ses 300 ch, ni ses 320 km/h en pointe : c'est qu'elle roule. La preuve ici et tout de suite.

Par Stéphan Legrand

Sous le soleil de Louisiane, la Y2K brille de sa belle couleur argent devant les bâtiments de la société que dirige Ted MacIntyre. Même si on fait abstraction de son prix d'achat, 150 000 \$ (un million de francs environ), on conserve le sentiment d'être en présence d'un engin pas comme les autres. La bête est longue, son empattement impressionne. Avec ses 1 727 mm (300 mm de plus environ qu'une sportive lambda), elle n'est vraiment faite pour les embouteillages parisiens, mais peu importe, ce n'est pas l'objectif. La Turbine Superbike est une moto vouée aux performances extrêmes. L'équipement est haut de gamme, venu d'un autre monde : jantes en carbone à trois bâtons, freins Ferodo, suspensions Ohlins, pièces de fonderie du cadre en aluminium

ons, garde-boue et jante
n'a rien d'un scooter.



→ mécanosoudées. Les rétroviseurs sont remplacés par une mini-caméra placée dans le feu arrière. L'écran de contrôle, en noir et blanc sur le prototype, est au tableau de bord. Les modèles de série seront équipés d'un écran LCD extra-plat, en couleurs, développé par Hydrostop, une entreprise française du Maine-et-Loire.

Trop vite pour lui : le radar a jeté l'éponge

Le meilleur se cache sous le carénage enveloppant. Equipée d'une turbine Rolls Royce/Allison C18, la Y2K développe 317 chevaux dont 296 à la roue arrière à 52 000 tr/mn. Elle

parcourt le 400 DA en 9"80 (256 km/h). Sa vitesse maximale est estimée à 400 km/h, ce qui en fait la machine de série la plus rapide de la planète, laissant loin derrière elle la Suzuki Hayabusa, la Yamaha R1 ou même la nouvelle Kawasaki ZX-12R. Ses 32 litres de fuel lui assurent deux heures d'utilisation. Et elle peut aller très loin en deux heures ! Lors d'un test sur la piste d'un aéroport, la Turbine Superbike est passée à 199,99 mph (319,98 km/h) devant le radar de la police locale, invitée pour l'occasion. C'est qu'au-delà, le radar s'éteint de lui-même.

« Le plus difficile a été de faire rentrer les 61 kilos de la turbine,

La vitesse maxi de la Y2K MTT ? Pour l'heure, personne ne la connaît.

explique Christian Travers, dessinateur de la Y2K. *En fin de compte, j'ai construit la moto autour. D'habitude, le cadre entoure le moteur, mais celui-ci n'a que trois points de fixation ! Il a fallu trouver une solution. Tout est serré au maximum, il faut des mains de gynécologue pour travailler dedans. J'ai bossé comme un fou.* » Si faire rentrer un tel moteur dans un cadre n'a pas été une mince affaire, Christian a dû aussi construire un châs-

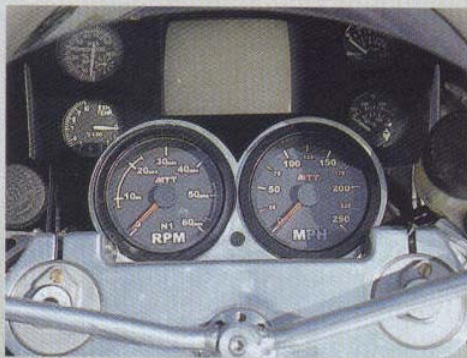
sis qui tienne la route et encaisse les 300 chevaux. *« Avec autant de puissance, je savais que la moto allait être incontrôlable. Si je ne voulais pas qu'elle se cabre, je devais innover. J'ai placé le pivot du bras oscillant assez haut pour donner davantage d'adhérence. Ensuite, en mettant le pignon de sortie de boîte sur l'axe de bras oscillant, j'évite que la moto ne se casse en deux à l'accélération comme n'importe quelle moto. Elle ne se cabre pas. Les transferts de masse se font entre le pneu et la route, avec un maximum de poids entre les deux. »*

Installé au guidon de la Y2K, j'ai presque l'impression d'être sur une Japonaise quelconque. Mais les bras sont plus tendus, et moi aussi, je l'avoue. Ted me donne les derniers conseils : *« Tu laisses ton doigt sur le bouton de démarreur jusqu'à 20 000 tr/mn, après tu peux lâcher, ça part tout seul. »* La turbine se met en route dans un vacarme assourdissant. J'ai l'impression d'être sur le tarmac d'un aéroport. Le sifflement aigu envahit l'espace, l'aiguille du compte-tours monte et monte, j'ai l'impres-

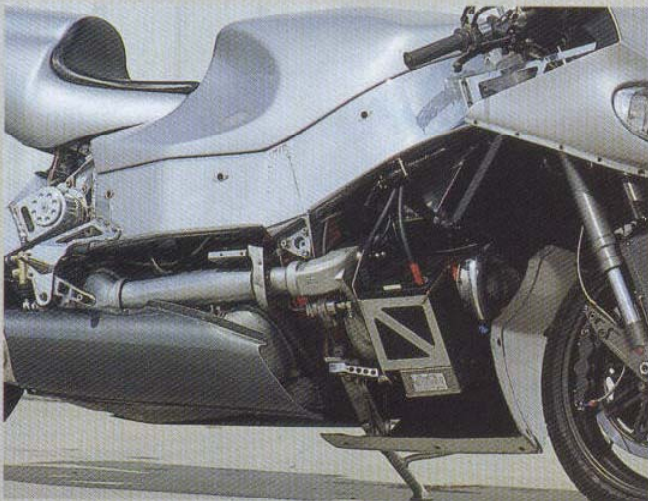


Cocorico! le Français et la Y2K

Si l'idée de la moto turbine vient d'un Américain, sa conception est française. On la doit à Christian Travers, 38 ans, ancien pilote et bricoleur de génie exilé en Floride depuis 1996. *« Il y a deux ans, j'ai vu arriver Ted, le boss de MTT, au magasin, il m'a proposé de construire une moto autour d'une turbine d'hélicoptère, j'ai pensé qu'il était dingue, mais l'idée m'a intéressé. Il a fallu six mois et plusieurs aller-retour entre la Louisiane et la Floride avant de réaliser un prototype qui tient la route. »* Depuis Christian, partenaire de MTT construit les Y2K dans son atelier de 200 m² à Fort Lauderdale. *« Cela prend du temps, toutes les pièces sont mesurées au laser, la moto est parfaite. »* MTT compte produire 10 à 15 motos par an. Sept machines à 150 000 \$ (un million de francs environ) ont déjà été vendues. La production est assurée jusqu'au mois d'août prochain. En attendant, Christian rêve de record. *« On ne sait pas quelle est la vitesse maxi, j'ai envie de mettre au moins une fois la poignée à fond. On va sans doute se rendre sur le lac salé de Bonneville, en Utah. Le moteur coupe l'alimentation d'essence à 60 000 tr/mn, j'ai hâte de voir ça. »* Des amateurs ?



Cockpit Sous l'écran, qui permet de voir ce qui se passe dans son dos, les gros compteur et compte-tours semblent venir d'un autre monde. Le premier possède une zone rouge à 54 000 km/h, le second affiche une vitesse maximale de 250 mph (400 km/h)!



Usine à gaz... d'occase Les Rolls Royce/Allison C18 sont des petits moteurs d'hélicoptère réputés pour leur fiabilité. MTT les achète d'occasion à travers tout le pays, le plus souvent dans des surplus militaires. Celui du prototype de la Y2K a trente ans et a fait la guerre du Vietnam. D'occasion, il vaut environ 50 000 \$ (340 000 F).

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR MTT Y2K TURBINE SUPERBIKE

Type	turbine Rolls Royce/Allison C18, refroidie par air
Rapport volumétrique	7 à 1
Puissance	317 ch à 54 000 tr/mn
Couple maxi	59 mkg à 20 000 tr/mn
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique uniquement
Boîte de vitesses	à 2 rapports (automatique ou manuelle)
Transmission secondaire	par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre	périmétrique en alu mécanosoudé, pièce taillée dans la masse
Angle de chasse	26°5
Suspension avant	fourche Ohlins de 43 mm, réglable en précharge, compression et détente, débattement: 135 mm
Suspension arrière	Cantilever Ohlins, réglable en précharge, compression et détente, déb.: 140 mm
Frein avant	2 disques de 320 mm Ferodo, étriers six pistons
Frein arrière	1 disque de 320 mm, Ferodo, étrier six pistons
Pneus	AV Pirelli 120/60-17 ; AR 200/50-17

DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS

Hauteur de selle	787 mm
Empattement	1 727 mm
Garde au sol	180 mm
Kérosène	32 litres
Huile moteur	2,5 l
Poids à sec (usine)	208 kg

INFOS PRATIQUES

Prix clés en main	150 000 \$ (1 million de francs environ)
Coloris	gris métallisé
Disponibilité	10 à 15 modèles par an
Garantie	à vie
Constructeur	Marine Turbine Technologies 298 Louisiana Road, Port of West St. Mary, Franklin, LA 70538, Téléphone : (001) 337.924.0298, fax : (001) 337.924.0290, Internet : www.maxturbine.com

Vous pensiez avoir déjà goûté à l'adrénaline ? Cette fois, c'est la dose maxi...

→ sion que la turbine va m'explorer à la figure. Ted me crie quelque chose, mais je n'entends rien. J'espère juste que ce n'était pas important. Je cherche à passer une vitesse avant de me souvenir que la boîte est automatique. Vive l'Amérique ! Le ralenti se stabilise aux alentours de 24 000 tr/mn, c'est du délire. Comme si je roulais avec une Suzuki Hayabusa en 5^e sans arrêt. A ce rythme, la Y2K consomme 19 litres à l'heure. Je relâche enfin le frein avant et la Y2K s'avance. « Tu verras, la puissance arrive doucement, ce n'est pas violent du tout », m'avait prévenu Christian Travers.

Sur l'écran vidéo du tableau de bord, je peux voir le pick-up de Ted derrière moi. Couché der-

rière la petite bulle, j'accélère prudemment. En fait, je suis mort de trouille, le hurlement de la turbine me paralyse. Très vite, je suis surpris par la tenue de route. Les suspensions sont bonnes et la moto se comporte, à première vue, comme n'importe quelle autre machine de série.

La main d'un géant pousse sur votre dos

Grande ligne droite, personne à l'horizon. Je tourne la poignée. Rien ne se passe. Mais petit à petit, accompagnée d'un sifflement strident et intense, la puissance arrive, insidieuse, phénoménale. Ça pousse encore et encore. En quelques secondes, je suis à plus de 180 km/h.

Contrairement à ce qui se passe avec un moteur à explosion, les chevaux n'arrivent pas comme un coup pied au cul, violent et soudain. Imaginez plutôt une main géante qui vous pousse dans le dos, de plus en plus fort, un souffle phénoménal, une accélération sans fin. « *Essaie d'ouvrir les gaz en grand* » m'avait conseillé Ted. Bien calé sur les repose-pied, les épaules rentrées, le pied sur le frein arrière, je m'attends à faire le wheeling de ma vie... Pendant un dixième de seconde, la vie sur terre s'arrête, puis d'un coup, tout en douceur, la moto bondit en avant et me jette dans le fond de la selle. Mes bras se tendent et agrippent le guidon, ma vision se trouble. Grâce à sa géométrie et à son empattement

diabolique, la moto, au lieu de se cabrer, se plaque au sol, collée à la route, sans aucune vibration et dans un confort général inattendu compte tenu du mauvais état de la route. La sensation de vitesse est indéfinissable : je n'ai jamais rien connu de tel dans ma vie de motard. Le plaisir est total, fantastique, comme une poussée d'adrénaline qui ne tarit pas. Le bonheur. Mes yeux fixent le compte-tours. L'aiguille oscille à 40 000 tr/mn, ma vitesse est de 200 km/h. La tentation est trop grande, la jouissance trop intense, je ralentis et m'arrête au bord de la route.

« *Y'a quelque chose qui cloche ?* me demande alors Ted. — *On peut payer en plusieurs fois ?* »