

LA FZ1 QUE YAM AURAIT DÛ FAIRE

(SI NOUS ÉTIIONS TOUS RICHES)

SUPÉRIE

En plus d'être un monstre d'efficacité, le FZ1-R de Dominik Klein est magnifique. Les pièces racing ajoutent une touche de sportivité à ce roadster dont l'esthétique est déjà radicale.

La FZ1-R est une pure merveille de puissance et de vivacité qui met l'eau à la bouche. Mais l'addition est salée : 25 000 €.

PAR AURÉLIEN RANÉA, PHOTOS MATHIAS LACOMBE

YAMAHA FZ1-R KLEIN

PAR MOTORRAD KLEIN GMBH (ALLEMAGNE)

PUISSANCE MAXI : 184 CH



ANTIDRIBBLE

L'embrayage STM est doté d'un système antidribble. Il permet de ne pas bloquer la roue arrière en rétrogradant et de rentrer en dérive dans les virages façon supermot'.

RARE

La ligne complète en titane est de marque Over, une firme nipponne qui destine une bonne partie de ses produits à la compétition.



« **A**vec cette moto, on veut montrer à quel point il est possible de s'éclater au guidon d'un roadster », commence Dominik Klein, le concepteur de la FZ1-R. Effectivement, avec 184 ch et 11,7 mkg de couple, il y a largement de quoi s'éclater. Tous les os du corps, même ! D'autant qu'après un rapide descriptif technique de la bête, le charmant Teuton conclut son explication par un sympathique « no risk, no fun » doublé d'un clin d'œil mutin. « Bon, je mets les couvertures chauffantes et tu reviens dans 15 minutes », me lance-t-il. 15 minutes ? Nickel, ça me laisse le temps d'appeler ma maman pour lui dire que je l'aime.

Transfiguration

Comme Dominik aime la simplicité, il ne s'est pas posé trop de questions. Il a remplacé tous les points faibles d'une FZ1 standard par ce qui se fait de mieux. Résultat : suspensions Ohlins, dont une fourche FG 43 directement importée du mondial Superbike, des jantes magnésium, 2,5 kg en moins rien que sur le moteur, une paire de Bridgestone BT002 Pro et la FZ1 passe du statut de roadster pataud à celui de machine légère, joueuse et précise comme une lame de rasoir. Au niveau du moteur, même combat. Pour remplir un bloc un poil creux d'origine, Herr Klein a sa recette : arbres à cames et vilebrequin de R1, Power Commander, ►



Facile à placer en entrée de virage grâce à un train avant hyper précis, la FZ1-R est plus délicate en sortie. Il faut être fin pour gérer les 184 ch (annoncés) à l'accélération et éviter de s'envoler.

MOTEUR

- Arbres à cames de R1 modifiés
- Embrayage antidribble STM
- Vilebrequin de R1
- Cylindres et joint de culasse modifiés
- Pistons d'origine
- Bielles d'origine
- Soupapes d'origine
- Transmission d'origine
- Power Commander 3 USB
- Boîte à air modifiée
- Filtre à air DNA
- Boîtier électronique de R1
- Radiateur maison
- Ligne complète Over en titane

CHÂSSIS

- Fourche Ohlins FG 43
- Amortisseur Ohlins
- Arrière surélevé de 4 cm
- Freins avec étriers radiaux de R1
- Disques wave Galfer
- Bras oscillant d'origine
- Té de fourche BKG
- Guidon Magura
- Jantes Galespeed
- Commandes reculées
- Pneus Bridgestone BT002 Pro

CHIFFRES CLÉS

- 184 ch à 11 000 tr/mn (+ 32 ch)
- 11,7 mkg à 8 000 tr/mn (+ 0,9 mkg)
- Quatre semaines de travail
- Prix : environ 25 000 €



➤ boîte à air agrandie, cylindres et joint de culasse modifiés... et on comprime le tout à 13,5 : 1. Pour que l'ensemble respire bien, on y greffe une ligne complète Over en titane et un énorme radiateur. Au final, la bête est donc vendue pour 184 ch. A l'annonce de ce chiffre, je lève les yeux de mon carnet de notes et les plonge dans ceux de Dominik. Mon message est clair : « Hé, 184 ch ! Tu te foutrais pas un peu de moi, toi ? » Il ne tique pas, ne bronche pas, ne sourit même pas. La vache, il est sérieux, le bougre !

Put... c'est bon !

C'est dingue comme 15 minutes peuvent passer vite quand on a envie qu'elles passent doucement. Ding, c'est l'heure. Le tracé de Hockenheim offre une grande courbe suivie d'un bon bout de ligne droite où il est possible d'ouvrir à fond. Ce que je fais, forcément. Sincèrement, difficile de savoir s'il y a exactement 184 ch dans la bête. Mais il y a largement assez de puissance pour vous coller les yeux au fond des orbites et faire naître un frisson le long de votre colonne à chaque rotation de la poignée de gaz. Pour éviter

que le pilote ait trop peur, Dominik a scotché du chatterton sur le compteur de vitesse. Technique inefficace, mais, au moins, ça permet de se concentrer sur autre chose que sur la vitesse de pointe. Sur les repères de freinage, par exemple. Les disques Galfer, combinés aux étriers de R1 et au maître-cylindre Magura, offrent un rendement et un feeling haut de gamme. C'est doux, mais très efficace. Et l'embrayage antidribble permet de rentrer les rapports comme un goret et de mettre la moto en dérive. Enfin, quand on sait le faire. Pour ma part, c'est vraiment sur les accélérations que j'ai le plus pris mon pied. La FZ1-R pousse de folie et le fait d'être installé au guidon d'un roadster accroît encore plus cette impression de puissance, de sauvagerie. Prendre tout cet air dans la quiche, c'est jouissif. Fin de la session, retour au stand. J'alpague Dominik : « Dis-moi, 25 000 €, c'est le prix ferme ? Il y a sûrement moyen de s'arranger, non ? Un abonnement gratos à Moto Journal, ça te branche ?... » □

SITE WWW.YAMAHA-KLEIN.DE
E-MAIL DOM@YAMAHA-KLEIN.DE

BIJOUTERIE

Fourche Ohlins FG 43, disques wave Galfer, étriers radiaux de R1... Tout est fait pour que, sur le papier, la Yam soit au top. En pratique... elle l'est ! Mais tout ce beau matos a un prix.

RAFRAÎCHISSEMENT

Afin de ne pas perdre la moindre once de puissance, cette Yamaha est équipée d'un énorme radiateur maison. Il alourdit peut-être la ligne générale, mais il faut savoir ce qu'on veut : du beau ou des watts.



Voici Dominik Klein, le savant fou à l'origine de la FZ1-R. Sa création est aussi belle que diabolique en action.

