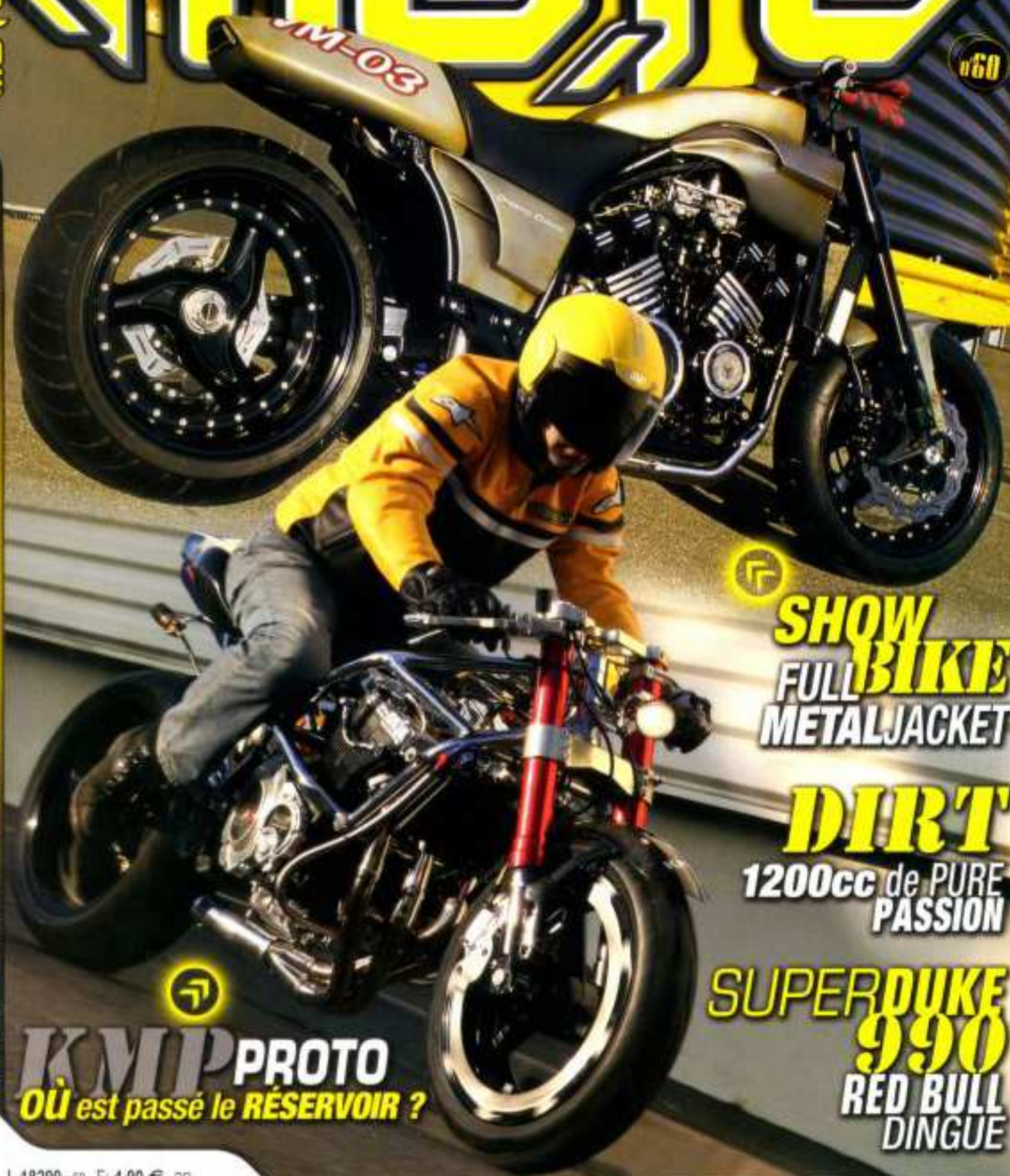


# MOTO TUNING

n°60



**SHOW BIKE**  
FULL METALJACKET

**DIRT**  
1200cc de PURE PASSION

**SUPERDUKE 990**  
RED BULL DINGUE



**KMIPPROTO**  
Où est passé le RÉSERVOIR ?

L 18299 - 60 - F: 4,90 € - RD



**CONCOURS TUNING YAMAHA**  
GAGNE TA PLACE au GP de FRANCE

PLEIN DE **CADEAUX** A GAGNER  
GRAND ANGLE & TUNING EXPRESS

# Métaphys

**Avec cette machine hors du commun, Kris nous démontre qu'il fait très certainement partie des tous meilleurs préparateurs de l'hexagone. La grande énigme réside dans le fait que cette moto ne possède pas de réservoir... et pourtant elle roule ?!**

Par Saint-Boussa Photos Gleber Bonato

Installé à Ormesson, le magasin KMP initialement spécialisé GSX-R s'étioffe en important désormais les pièces canadiennes Sino et les lignes d'échappements Hinde. Kris a également consacré un département exclusivement dédié à la mythique VMax. Ce projet, Kris l'a mûri pendant deux ans et a passé 6 mois pour le concrétiser. N'allez pas croire qu'il a bossé 6 mois à temps complet sur cette machine, il a du boulot à côté le gars Kris. Les fins connaisseurs ainsi que les puristes reconnaîtront d'emblée et au premier coup d'œil la présence d'un cadre Martin. Pour la petite histoire, c'est le fondateur de la légende Martin que l'on voit la conception de ce cadre au début des années 70. Il fabriquait également des coques, carénages et réservoirs permettant aux propriétaires de leurs motos de réaliser l'about de leurs rêves en se croyant ainsi au guidon d'une moto de G.P. À l'époque, les machines

japonaises ont une taille énorme, elles ont un cadre dont la rigidité est souvent défailante, gage certain d'une tenue de route aléatoire. Ce talon d'Achille n'échappe pas à Georges, fin technicien et excellent dessinateur, il se jette sur une planche à dessin et construit la moto de ses rêves qu'il commercialisera ensuite. Pour le cadre, Georges avait déjà son idée, il sera compact, bas, rigide, esthétique, chromé avec des soudures impeccables et sera conçu autour d'une poutre maîtresse. Un ensemble mécanique le fascine, il s'agit de celui de l'Honda 750 CB, un quatre cylindre puissant et coupeux doté d'une sonorité du diable, dit Georges. C'est ainsi que la première Martin vit le jour. Vers les années 84/85, Georges comprit vite qu'avec l'arrivée des sportives réplia déclinées par les grandes marques était venir le glas des artisans. Après avoir fabriqué 5000 parties cycle, il opta sa reconversion



- 1 Collecteur Yoshimura installé par un silencieux KMP ça le fait !!
- 2 Un moteur de 1100 R de 92 avec arbres à cannes. Yosh est fixé dans le cadre Martin.
- 3 Cela faisait 2 ans que Kris avait ce projet en tête (sous le casque!!).

...

vers l'automobile et la réalisation de réplique de Lotus Seven, Cobra et Ford GT-40. Trente ans après, les Martin font toujours autant rêver de Paris à Los Angeles amoureusement entretenues, elles continuent d'apporter beaucoup de fierté et de satisfactions à leurs propriétaires. Aujourd'hui, Georges est revenu à son premier amour, il continue de fabriquer des machines et il n'est pas impossible que d'ici peu on revie à nouveau Martin sur les routes... une histoire qui est donc loin d'être close ([www.totomartin.com](http://www.totomartin.com)).



Réglage une jante de Triumph sur un monobras de S4 R n'a pas été de tout repos 4

Vivre l'aventure intensive grâce aux carters transparents KMP Production 5

Il a fallu distancer le pont d'arceau pour faire le combat Ohlins 6

#### Kris les bons goûts.

Kris a logiquement choisi un moteur de Suzuki 1100 GSX-R millésime 92 dans lequel il a soigneusement monté des arbres à cames Yoshimura. Pour le plein des sens, c'est une rampe FCR Keihin de 41 se associée à de somptueux cornets KMP taillés dans la masse qui s'y colle. Le moteur a mis son costume 3 pièces de chez KMP, il s'agit du modèle carter transparent, celui que l'on sort pour les grandes occasions. La sonorité s'effectue par le biais d'un collecteur Yoshimura

finalisé par un silencieux KMP. Après le cadre et le moteur, Kris a choisi de monter une fourche Marzocchi de 50 cc, cette pièce est agrémentée de tés de fourche taillés dans la masse réglables au niveau de la chasse. Le cerceau qui avait été associé à la Marzocchi tient également la route puisqu'il s'agit d'une jante Brembo sur laquelle prend place un freinage périmétrique Braking. La prouesse réside dans le fait que Kris a monté des étriers axiaux sur des pieds de fourche radiaux, et ce, grâce à la fabrication de magnifiques

supports taillés dans la masse. L'arrière de la machine a logiquement dû se mettre au diapason, le monobras provient d'une Ducati S4R, il a été rétréci en largeur pour rentrer dans le cadre Martin et le pont d'ancrage, de l'amortisseur Ohlins en l'occurrence, est déplacé. Kris a ensuite opté pour une jante de Triumph Speed Triple, qui a nécessité un usinage au centre car elle était trop large. L'arrière est finalisé avec un étrier Brembo, une chaîne renforcée Avam et un lèche roue en fibre de carbone de Ducati S4R. ●●●



- 1 La fourche Marzocchi de 500 a hébergé une partie Brembo dotée du freinage périmétrique de chez Braking du gros motos H.
- 2 Le rampe Foshin a mis sa parure 4 cornets taillés dans la masse, de bien beaux bijoux.
- 3 Ce proto a reçu la totale maîtrise-cylindres ISR. Un câble a remplacé le capteur d'embrayage hydraulique d'origine.
- 4 Le té agrarié taillé masse est livré avec la fourche. Sur le bouton de démarrage l'ajout dragster.
- 5 Le baringot a reçu des sur-bulons et le couvre-casque un polissage.
- 6 Le phare est fixé avec un support amortisseur de direction. Bien vu H.

●●● La position de conduite, très typée vintage, se compose de demi guidons de MV Agusta F4 sur lesquels repose la totale ISR en sachant que l'embrayage hydraulique d'origine a été remplacé par un câble. Pour ceux qui veulent tout savoir, on ne manquera pas de leur signaler la présence de commandes reculées Simo, d'un tirage rapide taillé dans la masse Tomasetti, de boccas KMP, d'un boîtier CDI modifié Yoshimura et de fils de bougies Nology. La coque de Ducati 999 héberge une bonbonne de KR N.O.S finalisée par un feu à Leds made by KMP.

#### Où est donc passé le réservoir ???

Kris a ensuite rajouté une barre de renfort du même acabit que le cadre, elle prend la place du réservoir et accueille tous les fils

disgracieux. La grande énigme sur cette machine est la suivante : Où est donc le réservoir ??? Si vous avez votre petite idée sur la question, renvoyez votre réponse au magazine, le premier sera récompensé par un tee shirt KMP et un DVD Stunt Bike Show. Le phare est pour le moins original, c'est un modèle longue portée initialement destiné à l'automobile, il est fixé avec une patte de support d'amortisseur de direction. Toutes les pièces qui équipent cette Machine sont, bien entendu, disponibles chez KMP. Kris profite de son passage dans son livre de chevet pour adresser un p'tit clin d'œil à Georges Martin ainsi qu'à Louan qui du haut de ses 3 ans essaye déjà de voler la moto de son père. Mention spéciale à Karine pour sa patience et sa gentillesse. ● ● ● ●





## INTERVIEW

**Saint-Kris, racontez-nous en quelques mots comment ce projet a démarré dans ta tête ?**

J'ai eu l'opportunité d'acheter un cadre Martin et derrière j'ai récupéré un monobras de Ducati 94R. En fait, cela faisait deux ans que je voulais faire une moto sans réservoir et avec cette bonne base tout le reste s'est enchaîné. **Comment envisagez-vous l'année 2007 ?**

Pour ce qui est de l'événementiel, j'étais au Paris-Tuning Show puis j'exposerais des motos au

Stunt Bike Show, qui se déroulera sur le circuit Carole, au mois de juin. Sinon l'année s'annonce difficile car les motards ont de moins en moins de pouvoir d'achat, cela fait un bout de temps que l'on parle d'une TVA à 5,5% pour les équipements, il serait peut-être l'heure de l'appliquer.

**Mais Kris, revenez à vos restaurations passionnées, il est où le réservoir ?**

J'ai pignon sur rue à Ormesson (94), tous les motards sont donc les bienvenus. Il y a également pleins d'autres choses à voir dans mon magasin car j'importe les échappements Hinde, les pièces Sino et je viens de créer un département dédié à la V-Max. ●

1. Desse guidons de MV Agusta, boucien KMP, tirage rapide, barres et commandes recrées. Sixis finissent la machine.
2. Grâce à cette piste, Kris a recruté des drivers autour sur des pieds de fourche radiaux.
3. Le capot carbone de Ducati 999 abrite une tonnerre de NOS.
4. Floris Theissen, voici le réservoir amovible conçu par Kris. Mais il est où ???

