



**DES AMÉRICAINS ONT CONÇU CETTE MÉCANIQUE DÉMONIAQUE**

**Une Hayabusa de 375 ch, ça vous tente ? Enfin, une... deux, puisque ce moteur est le fruit de l'accouplement de deux blocs Suz 1300 Hayabusa réalésés et montés en V !**

## DEUX MOTEURS D'HAYABUSA POUR UN V8 DE 375 CH



**F**ermez les yeux et imaginez... Un bon gros V8 de 2,8 l de cylindrée, hyper-compact, léger, surcoupleux et surpuissant. Vous avez la bave aux lèvres rien qu'à penser à un tel concentré d'illégalité en regard des 100 petits chevaux que nous accorde si généreusement la réglementation française. Ne rêvez pas, ce moteur n'est hélas pas prévu pour rentrer à nouveau dans le cadre d'une Suzuki Hayabusa une fois la greffe du banc de cylindres supplémentaire réussie. Même aux forceps. Le V8 H1 ainsi obtenu par la société américaine Hartley Enterprises (et vendu 28 000 \$, soit

21 500 €) se destine pour l'instant à une voiture de sport plus proche d'un kart que d'une berline de luxe : la DPI, qui est l'œuvre de Dennis Palatov. Ce Ricain un peu cintré compte produire en petite série, d'ici au printemps 2007, cet engin de la taille d'une Austin Mini au rapport poids/puissance proche de 1 à 1 : 375 ch pour 385 kg ! Démoniaque ! Pour passer toute la puissance du V8 Hayabusa, sa DPI est munie de quatre roues motrices avec différentiel à glissement limité. Le moteur, monté longitudinalement, prend place à droite du pilote. Bonjour la musique ! Qui a dit que quatre roues, c'était triste ?

**Très bien né, le 1300 de la Suz Hayabusa se dédouble en force**



**GAIN DE PLACE**  
Les bielles Carillo ont un corps plat, ce qui permet de les monter deux par deux sur chaque maneton de l'arbre à cames, un gain de place important à la clé.

**PAS ASSEZ DE CAMASSONS ?**  
375 ch sortent déjà de ce V8 ultra-compact composé de deux moteurs d'Hayabusa. Son concepteur en espère 600 à 800 d'une future version turbocompressée !

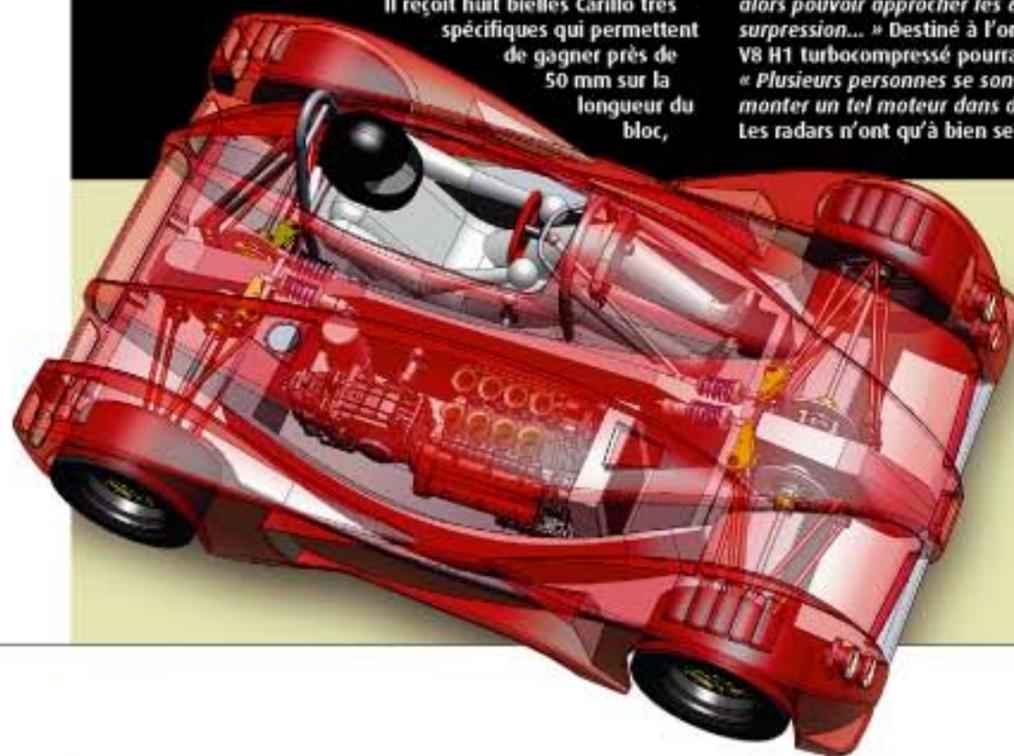


**ULTRA-COMPACT ET BIENTÔT SUR DES MOTOS DE RECORD ?**

« L'intérêt d'un moteur de moto par rapport à un bloc automobile, c'est son extrême compacité et sa légèreté, explique John Hartley Jr, motoriste dans l'entreprise américaine familiale Hartley Enterprises. Pour concevoir ce V8, j'ai donc choisi le quatre-cylindres de la Suzuki 1300 Hayabusa pour la disposition et la robustesse de sa distribution. » Calé à 180°, le moteur est muni d'un seul vilebrequin façonné sur mesure.

Il reçoit huit bielles Carillo très spécifiques qui permettent de gagner près de 50 mm sur la longueur du bloc,

et aussi de s'accoupler deux par deux sur chaque maneton ! L'alésage est passé de 81 à 84 mm pour porter la cylindrée à 2 800 cm<sup>3</sup>, et si le moteur dans sa configuration actuelle ne développe "que" 375 ch à 10 000 tr/mn, John pense atteindre un peu plus de 400 ch en augmentant juste la compression. Et son délire ne s'arrête pas là... « Je compte greffer prochainement un double turbo sur le V8. Je devrais alors pouvoir approcher les 600 à 800 ch en fonction de la surpression... » Destiné à l'origine à l'automobile, ce futur V8 H1 turbocompressé pourrait alors revenir vers la moto : « Plusieurs personnes se sont montrées intéressées pour monter un tel moteur dans des motos de record de vitesse... » Les radars n'ont qu'à bien se tenir !



### \* FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR**  
V8 Hartley H1 double Suzuki Hayabusa réalésé à 2 800 cm<sup>3</sup>, 375 ch à 10 000 tr/mn, 29 mkg à 6 500 tr/mn, injection électronique, échappement 2 x 4-en-1.

**CHÂSSIS**  
Coque porteuse carbone, suspensions Ohlins, carrosserie carbone. Transmission : quatre roues motrices, différentiel à glissement limité. Boîte séquentielle à cinq rapports.

**DIMENSIONS ET POIDS**  
Pneus : 225/45 x 13". Poids : 385 kg.

**INFOS PRATIQUES**  
Prix : 125 000 \$.  
Site : www.dpcars.net