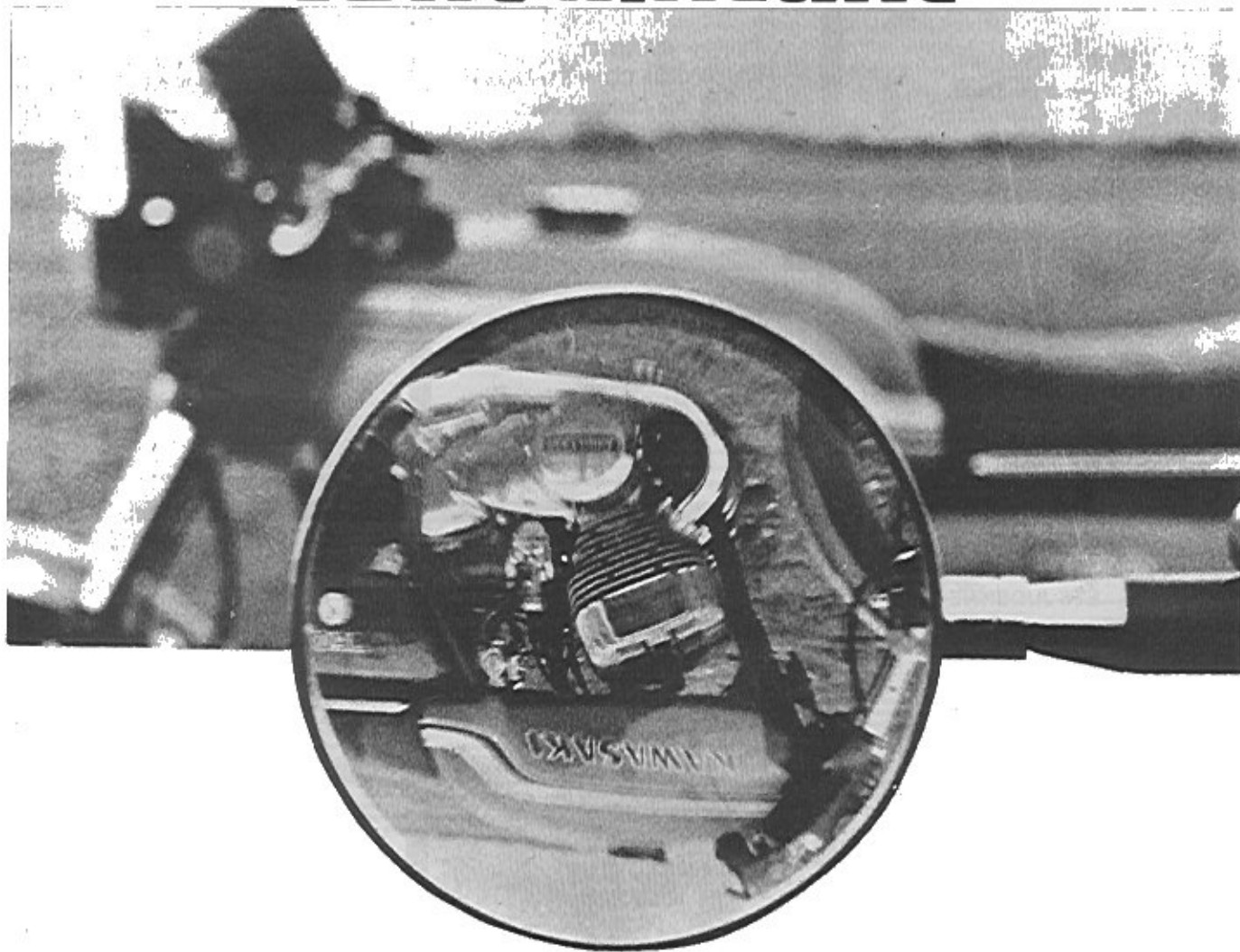


# le premier gros cube deux temps convaincant



Lors de la présentation, la 500 Kawa suscita de nombreux commentaires. Quoi ? Un 500 cm<sup>3</sup> deux temps trois cylindres, de 120 ch/l qui plus est, à vocation routière ? Tssst !

La critique, narquoise, attendit la catastrophe : en vain. Certes, il y eut (et il y a toujours) quelques problèmes, mais ce n'est pas tant le moteur que la partie cycle que l'on retrouve au banc des accusés.

Côté performances par contre, nul ne fut déçu, cette 500 ayant l'audace de défier, souvent avec succès, les meilleures 750. Cet état de choses prêtant pourtant à contestation, les Kawasakiistes attendaient l'arme absolue. Quel meilleur moyen que, par un coup de baguette magique, transformer la 500 en 750 ?

Le premier coup d'œil ne laisse toutefois subsister aucun doute : hormis le moteur, la 750 ne rappelle en rien la

demi-litre, mais évoque sans aucun doute possible la 350 S2. J'irai même jusqu'à dire qu'aux proportions et à

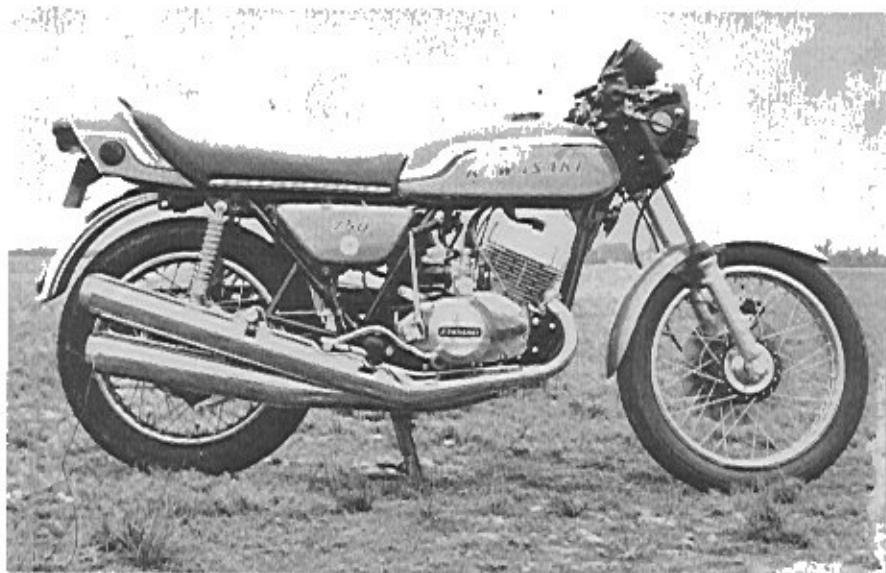
quelques menus détails près, nous avons affaire au même modèle. D'aucuns éprouveront quelques regrets devant

cette uniformité du « design » et auraient peut-être souhaité éviter certaines confusions. Bien sûr, mais il n'en demeure pas moins que la H2 est belle, parfaitement équilibrée, plus racée même que la S2, ne serait-ce que grâce au frein à disque qui différencie à 90 % les deux machines.

Le moteur reprend dans l'ensemble les solutions éprouvées sur la Mach III. Pour un alésage de 71 mm et une course de 63 mm qui lui confèrent une cylindrée de 748 cm<sup>3</sup>, alimenté par trois carburateurs de 32 mm, il développe la respectable puissance de 74 ch à 6.800 t/mn. L'allumage, fonction particulièrement importante sur un deux temps de hautes performances, est assuré électroniquement. A la différence des premières 500, il n'y a pas un capteur unique et un distributeur, mais trois capteurs, système encore plus précis puisque le point d'allumage ne passe plus par un distributeur et sa transmission. L'allumage est donc entièrement électronique.

Ce moteur prend place dans un cadre double berceau classique, mais sérieusement renforcé.

La partie frontale se singularise par la présence d'un frein à disque, système de freinage dont Kawasaki n'avait pas jusqu'alors cru devoir nantir ses machines. La réalisation en est excellente et astucieuse, vous pourrez le juger vous-même dans « l'avis du technicien ». Tout est en outre prévu pour le doubler. La roue avant de 19" est chaussée d'un Yokohama 3,25 x 19 et un mince pare-boue assorti à la couleur bleue de l'habillage la coiffe. Les boîtiers d'un diamètre conséquent inspirent confiance. Ils sont fortement inclinés vers le pilote pour accentuer la précision de leur lecture. Le tachymètre, placé à gauche, peut évoquer le compte-tours d'un 50 cm<sup>3</sup> usine. En effet, les valeurs ont été amputées de leur zéro ce qui ajoute à la clarté de l'ensemble (bien que le fond soit noir). Les graduations vont donc de 0 à 24. Signalons une molette de remise à zéro du compteur journalier bien placée. Le compte-tours est beaucoup plus modestement gradué jusqu'à 12, la zone rouge débutant à 7.500 t/mn. Il comporte les témoins de point mort et de clignotants. Le té-

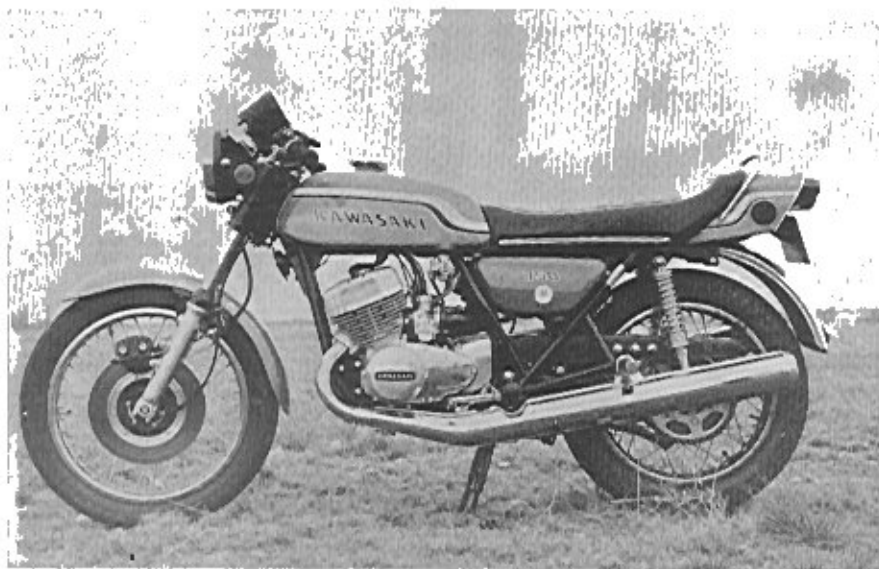


moins de phare se trouve au sommet de ce dernier. Kawasaki, suivant en cela l'exemple de Yamaha, a disposé son commutateur général entre les deux boîtiers. Il comporte trois positions : \* Arrêt, \* Contact avec possibilité d'éclairage route, \* Contact avec veilleuses ou code, \* Feux de stationnement. Bizarre, surtout que l'on retrouve au guidon l'inverseur code-phare et l'inverseur veilleuses-code qui sert également de commutateur d'éclairage pour la position normale du commutateur général. Trois filaments, trois commutateurs ! Le responsable du circuit électrique aurait-il reçu une petite décharge dans le crâne ? Bref, vive le tout au guidon, avec un seul commutateur de préférence.....

Le côté droit du guidon supporte, outre la poignée d'accélérateur, la remarquable commande d'enrichisseur dont devraient s'inspirer tous les constructeurs ; votre moteur est froid, il va caler au moment où les 192 kilos de ferraille plus quelques kilos de viande s'arrachent, un petit coup de pouce sans remuer la poignée, et c'est reparti.

Le maître-cylindre, élément rassurant, est plus intelligent que ses confrères dans la mesure où l'orifice d'alimentation et celui de retour de fuite sont disposés à l'avant du récipient. Ainsi

# le premier gros cube deux temps convaincant



lorsque vous monterez vos bracelets et inclinerez vos leviers vers l'avant, ces orifices se trouveront sensiblement au point le plus bas du récipient, ce qui n'est pas toujours le cas sur d'autres maître-cylindres. Ils seront donc alimentés jusqu'à la dernière goutte, ce qui est capital pour l'orifice d'alimentation. Savoir si cela ne serait pas le fait du hasard, plus ou moins influencé par la présence des instruments de contrôle fortement relevés ! Nous en terminerons avec la partie frontale en mentionnant un antivol de direction mal placé et l'absence d'un amortisseur hydraulique de même nom bien que ses points d'ancrage existent.

Le réservoir et la selle forment un ensemble très harmonieux. Le premier cité est doté d'un bouchon à ouverture rapide, ce qui constitue une nouveauté chez cette marque, et d'un robinet à dépression. La selle accueille confortablement deux personnes. Elle se soulève latéralement pour, oh merveille des merveilles, nous mettre en présence d'une véritable malle arrière Liliputienne, contenant déjà la trousse à outils. Les dames pourront facilement y loger leur sac à main (je n'ai pas dit sac de plage...) et nous... le portefeuille auquel nous ferons souvent appel ! (encore plus pour la Kawa que pour la dame, ce qui n'est pas peu dire !)



Tant qu'à faire, nous aurions bien aimé pouvoir verrouiller la selle. Le dossier esthétiquement tronqué, reçoit un magnifique feu rouge dont les connexions se trouvent protégées des projections.

Les caches latéraux dissimulent à droite le réservoir d'huile, à gauche la batterie, le fusible et le réservoir d'huile destinée à lubrifier la chaîne. Eh oui, Kawasaki a eu pitié de cette dernière.

Une tirette située sur le montant arrière gauche du cadre permet de laisser s'écouler sur la chaîne le précieux liquide contenu dans ce réservoir, prolongeant ainsi sa durée de quelques milliers de kilomètres. Dommage que le carter de chaîne, ajouré s'il vous plaît, ne soit que décoratif. N'ayez donc pas la main trop leste sur cette tirette !

Si j'ajoute que les combinés arrière sont réglables en trois positions, que la pédale de frein passe au-dessus du pot, que le frein qu'elle commande est un 200 mm simple came relié à une jante de 18" chaussée d'un Yokohama 4.00 x 18, d'une part vous aurez soit si vous l'avez lu à haute voix, d'autre part il sera temps pour moi de sauter....

## en selle...

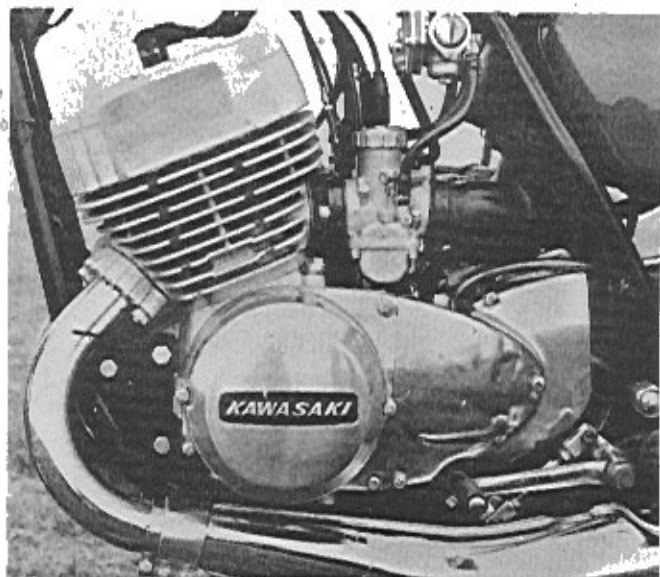
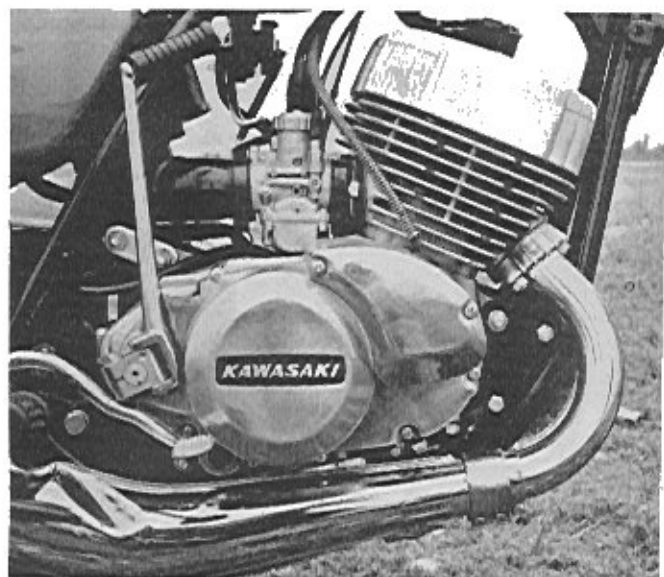
La H 2 qui fit l'objet de notre essai, nous fut très gentiment prêtée par les Ets Gasteau à Marseille. Il est heureux que nous puissions compter sur ce motociste compréhensif, la SIDEMM préférant, et nous le comprenons sans peine vu que des essais complets revêtent toujours un certain caractère définitif, confier la primeur des essais à nos confrères.

La hauteur de selle est très convenable. Par contre, le béquillage central nécessite une certaine présence physique. La béquille latérale effraie un peu par l'angle qu'elle impose à la machine. Pourtant elle vous permettra de garer la H2 d'une façon sûre quel que soit le profil de la chaussée. Rien à craindre non plus des violentes rafales de vent. Au débéquillage, l'arceau recouvrant le dossier permet de garder facilement le contrôle des 192 kg.

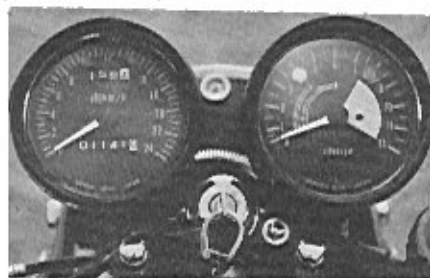
Contact. Prendre soin de relever le repose-pied, déplier le kick, un bon coup de savate et le trois cylindres tourne avec sa sonorité caractéristique. La stabilité du ralenti, même à froid, est étonnante. Il ne bougera jamais de 1.200 t/mn quelles que soient les conditions d'utilisation. L'allumage précis et indérégable ne doit pas y être étranger.

Le point mort est tout en bas, c'est-à-dire qu'il faut soulever le sélecteur pour enclencher la première. Cette disposi-





*La ligne générale vous rappelle quelque chose n'est-ce pas ? les carter sont désormais polis. La gaine qu'un ressort met à l'abri des coudes vifs contient le câble de compte-tours.*



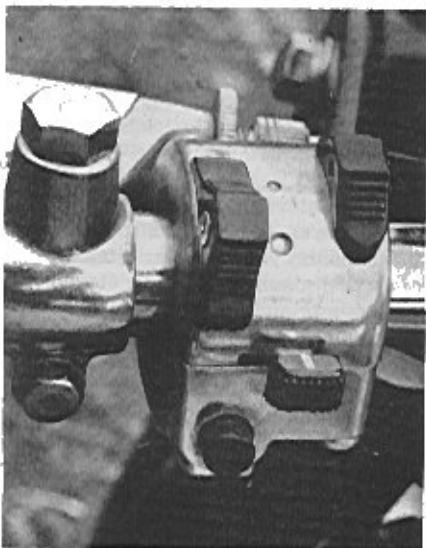
*Voilà le tableau de bord réussi que vous aurez littéralement sous les yeux. Le compte-tours vous rappelle également les instructions de rodage.*

tion convient parfaitement à un usage urbain car le point mort n'étant pas placé entre deux vitesses, sa recherche en sera d'autant facilitée si l'embrayage se montre peu coopératif, ce qui ne saurait être le cas pour la Kawa. Sur route sinueuse, l'on peut par contre craindre de se retrouver au point mort avant une épingle, mais le frein moteur étant ce qu'il est, ça ne change pas grand chose. Les démarrages sont toujours très progressifs et le moteur va tout de suite nous révéler sa plus grande qualité : une souplesse exemplaire pour un deux temps sportif. Savez-vous qu'il est possible d'évoluer à 1.700 t/mn en cinquième et de reprendre sans engorger ou autres désagréments ? Bien sûr, dans ce cas l'accélération obtenue n'aura rien de prodigieux, mais dès 3.500 t/mn, il y a du monde, d'autant plus qu'il n'est pas nécessaire « d'accompagner » avec la poignée des gaz pour en obtenir le maximum. On jurerait avoir affaire à des carbus à dépression ! Les chevaux que l'on attend arrivent vers 5.500-6.000 t/mn et là, je vous assure, que l'expression « se cramponner au guidon »

prend tout son sens. Ce qu'il faut souligner, c'est que la puissance n'évolue en aucun cas brutalement avec le régime, ce qui faisait pour certains l'attrait de la 500. Sur la 750, les chevaux sont disponibles à l'accélérateur et non pas au compte-tours. Pour peu que vous agissiez respectueusement avec la poignée à tirage très court, aucune mauvaise surprise n'est à craindre, ce qui s'avère particulièrement agréable sur route humide. Maintenant si vous êtes friand d'émotions fortes, ouvrez violemment, ne serait-ce qu'à 3.500 t/mn en seconde, vous m'en direz des nouvelles !

Le passage des rapports s'effectue avec le maximum de douceur et de préci-

*Ce moteur sait rester parfaitement propre. La photo a été prise après les chronos. La durite en provenance de l'arrière qui pénètre dans le carter latéral, amène l'huile destinée à la chaîne au-dessus du pignon de sortie de boîte.*

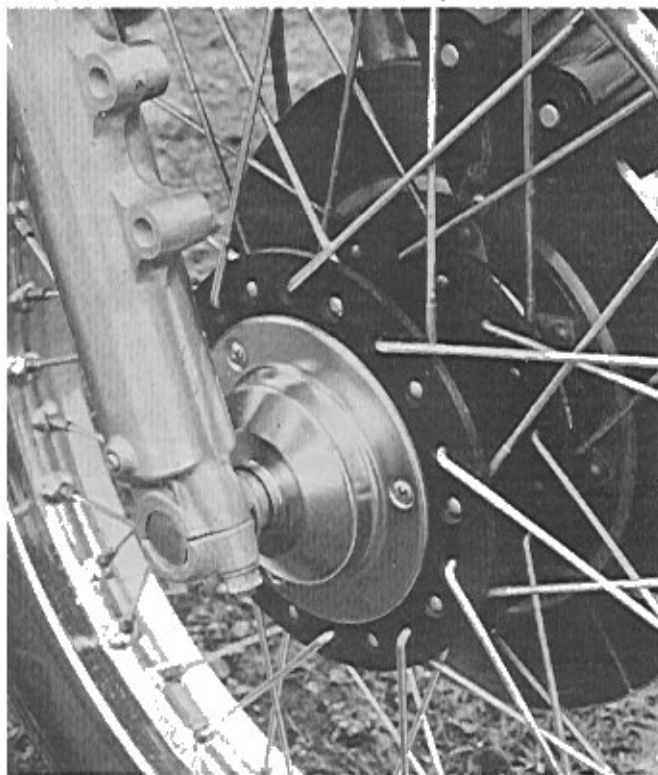


*A main gauche, vous avez en haut le commutateur d'éclairage, à côté l'inverseur codephare et au-dessous l'indicateur de changements de direction. Le poussoir commande un timide avertisseur et le gros écrou masque l'ancrage du rétroviseur.*

# le premier gros cube deux temps convaincant



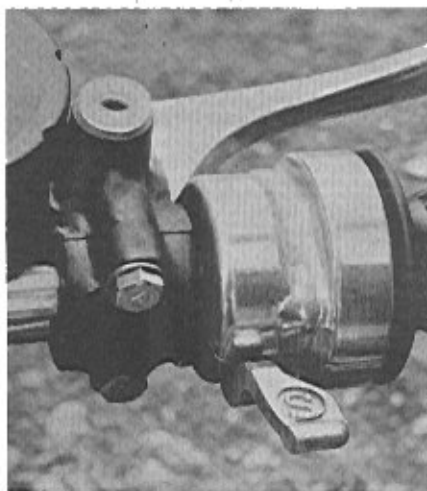
*Avec ça, vous voilà prêt. L'entraînement du tachymètre se trouve du bon côté de façon à vous éviter des bricolages hasardeux lors de la pose d'un deuxième disque.*



*Quant on vous disait que tout est prévu ! Je suis persuadé que certains apprécieront la disposition à l'extérieur des têtes de vis d'assemblage des étriers.*

sion. Kawasaki nous ayant habitué à d'excellentes boîtes de vitesses, le contraire m'aurait surpris. L'étagement ne présente aucune lacune, la première bien que pratiquement inexploitable avec la démultiplication d'origine (surtout en duo) n'est pourtant pas si courte qu'il y paraît. Est-ce sa faute s'il y a tant de chevaux ? La rallonger aurait compliqué les évolutions à basse vitesse en ville, domaine où la grosse Kawa en surprendra plus d'un. La position de conduite est bonne, reposante même, la maniabilité en tous points excellente bien que le guidon n'ait rien d'un cornes de vache (Dieu merci !) Le freinage du disque est parfait de progressivité et de puissance. Rien à voir, vous vous en doutez, avec la tristement célèbre Mach III.....

La sonorité, au contraire, s'en trouve



*Une commande d'enrichisseur que l'on aimerait voir se généraliser !*



*Vous remarquerez la position intelligente des orifices. Une membrane vient coiffer le Lockheed pour éviter son oxydation.*

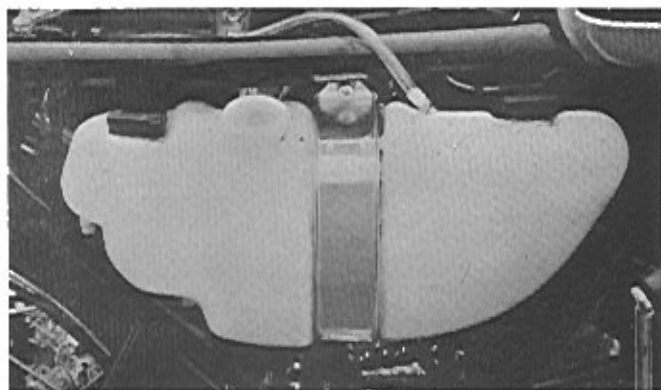
assez proche, avec tout ce que cela sous-entend comme bruits de ferraille et claquements les plus divers. Par contre, au ralenti, la transmission primaire n'émet pas le grognement épouvantable dont nous gratifient les 500. Il est vrai que notre machine ne totalisait que 1.600 km.

Autre élément de satisfaction : les vibrations accusent une récession certaine et se ressentent exclusivement dans les mains.

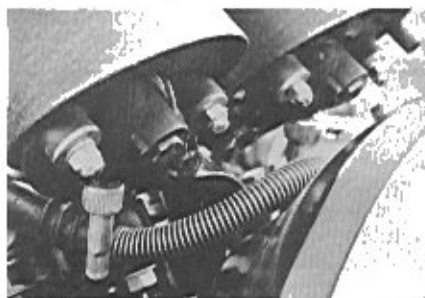
Brûlant d'impatience, je m'équipe en un clin d'œil pour la route.

## sur route

En un premier temps, le parcours routier sera effectué avec la démultiplication d'origine, soit 15 x 47. Ce

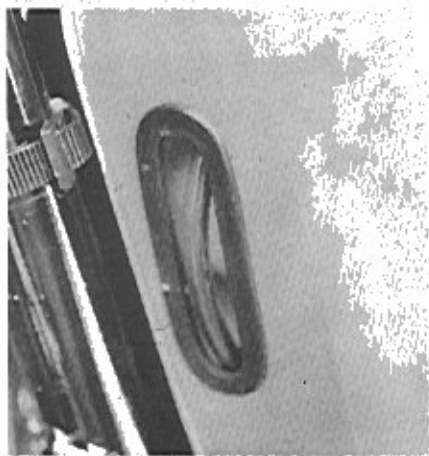


*Le réservoir d'huile est en plastique, matériau difficilement utilisable sur un quatre temps où l'huile y retourne.... chaude !*

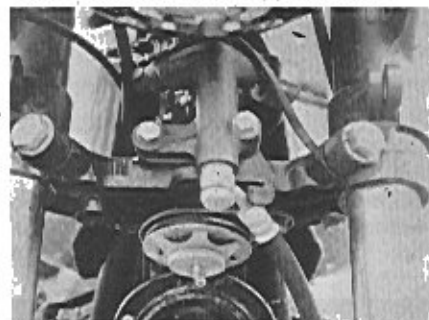


*Ce montage souple des boîtiers leur garantit longévité et précision. A l'intérieur du ressort vous distinguez la durite de frein.*

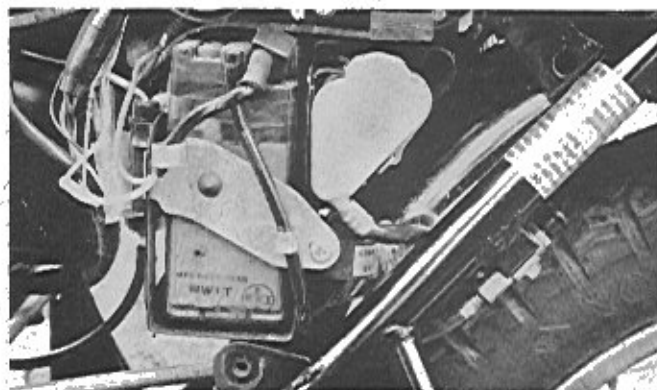
braquet permet des accélérations aussi fulgurantes qu'hachées par le passage de chaque rapport. Les cinq vitesses passent sur 400 m environ. C'est très amusant mais pas particulièrement efficace, surtout si l'on considère la souplesse de cette mécanique. Sur autoroute, la 750 H2 tire trop court. La bonne vitesse de croisière tourne aux alentours de 160-170 km/h.... gaz entrouverts ! Cette démultiplication présente pourtant un solide avantage : vous êtes sûrs de pouvoir compter, même en duo, sur des accélérations stupéfiantes à partir de 150 km/h en cinquième. Arrivé à 190 km/h il vous faudra cependant songer à rendre la main. Ces pointes sont suffisantes pour se rendre compte qu'en utilisation sportive le choix du cintre plat n'est pas aussi judicieux qu'il y paraît. D'une part la traction sur les bras est élevée, et d'autre part, conséquence logique,



*En vertu du principe des vases communicants, Kawasaki a doté le réservoir d'huile d'une petite durite visible par la fenêtre pratique dans le cache latéral. Vous pourrez contrôler facilement le niveau d'huile, précaution indispensable sur cette machine.*



*Le T de fourche en acier moulé supporte le relais hydraulique sur lequel est monté le contacteur de stop. Sa forme asymétrique n'est pas là pour faciliter son montage tête en bas pour remplacer le contacteur par la deuxième durite. Il vous reste donc la solution de la vis spéciale. Sous le T vous apercevez le frein de direction.*



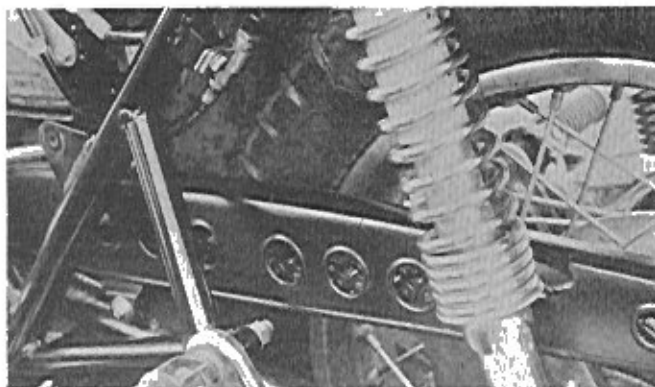
*Voici ce que découvre (ou plutôt recouvre) le cache latéral gauche. La batterie ne fait que 6 Ah, c'est dire qu'elle ne supporterait pas un démarreur électrique. Un grand bravo à la présence d'un réservoir d'huile pour la chaîne. A défaut de carters étanches, nous aimerions bien voir son emploi se généraliser. Vous pourriez ainsi dire merci à Kawa même si vous n'avez pas une Kawa....*

l'avant de la machine s'en trouve considérablement délesté, ce qui peut éventuellement poser quelques problèmes de tenue de cap à grande vitesse et par vent latéral. Cet inconvénient est encore accentué par la remarquable souplesse de la fourche avant qui, si elle avale tout en douceur, ne demande qu'à entraîner l'avant de la machine dans une série d'oscillations à la moindre occasion offerte par le revêtement. En clair, l'amortissement est insuffisant. Cette insuffisance permet néanmoins de mieux mettre en évidence les qualités de la partie cycle. En courbe et à vitesse extrêmement élevée (autoroute par exemple), sitôt qu'il y a variation de charge sur la suspension avant, que ce soit au passage d'une bosse ou simplement lors d'une modification du couple transmis à la roue arrière, l'avant de la H2 oscille certes sur sa suspension, mais parfaitement en ligne, il convient de le préciser. Le remède est simple, il suffit d'utiliser de l'huile légèrement plus visqueuse dans la fourche. Nous aurions alors une suspension avant de tout premier ordre.

A l'arrière, Kawasaki nous a gratifié de combinés assez fermes, surtout par leur amortissement. Ils conviennent parfaitement à un usage en duo. Pour le

# le premier gros cube deux temps convaincant





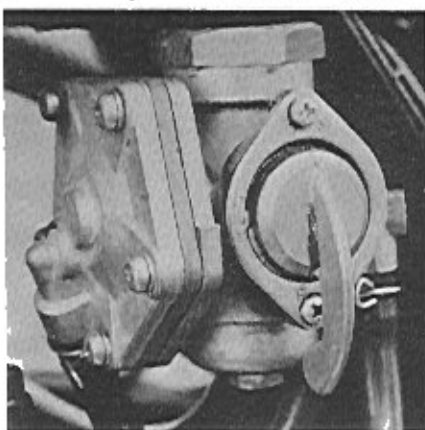
Un carter de chaîne ajouré, voilà qui ne peut que confirmer son rôle surtout décoratif. Sur le montant vous apprécierez la tirette commandant la lubrification de la chaîne.



Sans commentaire !

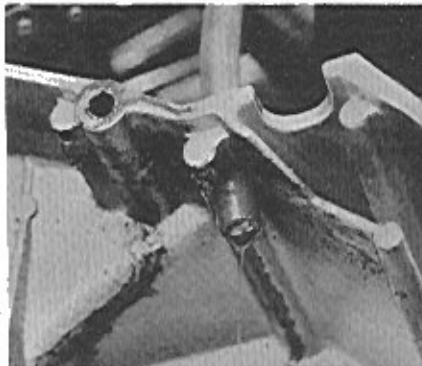
solo, il suffit sans doute de patienter quelques milliers de kilomètres supplémentaires pour pouvoir parler de réel confort, bien que la selle soit acceptable. La lisibilité des instruments de bord est absolument parfaite. Les cadrans sont disposés face au pilote, évitant ainsi toute erreur de parallaxe, et l'on enregistre aucune vibration parasite dans les aiguilles.

Ce qui ne manque pas de surprendre, c'est le silence quasi total dans lequel l'autoroute est avalée. Le léger sifflement qui transparait du trois cylindres conjugué à l'absence manifeste de frein moteur ont tôt fait de vous griser. On atteint des vitesses élevées avec une telle facilité, pour la machine tout au moins, que ces vitesses revêtent un certain caractère irréel dans le silence qui les accompagne. Voilà qui nous change du tintamarre enregistré en usage urbain.

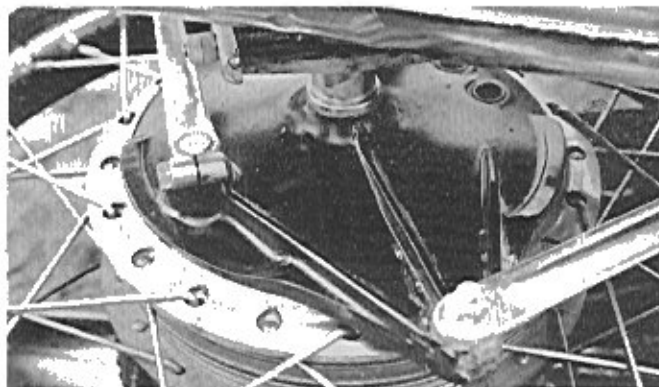


Le principe du robinet à dépression est suffisamment connu maintenant pour m'éviter d'y revenir. Il comporte trois positions : One - Reserve - et Priming, cette dernière s'utilisant pour permettre à la mécanique de s'abreuver de nouveau après que vous soyez tombé en panne d'essence et que vous ayez refait le plein. (Manège se répétant tous les 140 km environ en roulant vite, réserve comprise.)

Mais tout a une fin, même l'autoroute. Désirant cependant en profiter au maximum, je ne freinerai qu'au dernier moment. Décidément, le premier frein à disque de moto construit par Kawasaki est une merveille. La commande



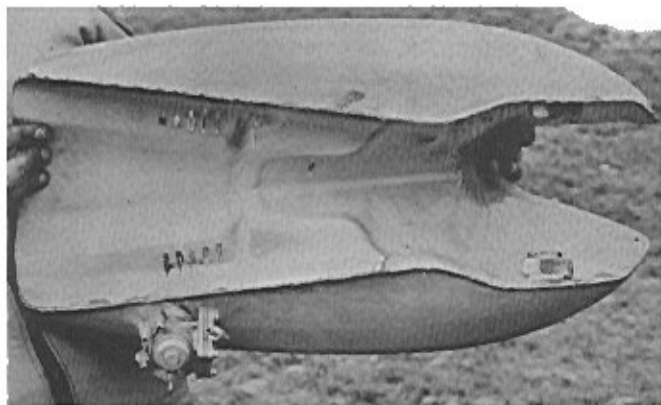
Voici la face intérieure du carter latéral gauche. On ne peut que louer la conscience professionnelle de notre photographe qui a été jusqu'à attendre la chute (en filet) de la goutte d'huile destinée à la chaîne.



La couleur du flasque de frein témoigne d'un certain souci d'élégance, beaucoup plus que d'une recherche de l'irradiation de la chaleur. Le gadget que constituait la prise de ventilation obturable de la 500 a judicieusement disparu.

en est «spongieuse», mais la décélération est vraiment proportionnelle à la course du levier. S'il est exact que le moindre ralentissement requiert une pression déjà moyenne sur le levier, il n'en va pas de même pour un freinage «kamikaze» où la pression à exercer demeure somme toute raisonnable. Pour un peu, on croirait disposer d'une assistance proportionnelle. En tous cas, la progressivité qui découle d'un tel comportement est absolument merveilleuse, ce qui ne manque pas d'attirer sur une machine dont l'avant n'est pas particulièrement surchargé. Le frein arrière, très puissant lors de la première sollicitation, abdique très vite en faveur du disque, ce qui n'est pas trop gênant sur route sèche où tout le poids se reporte sur l'avant.

C'est donc pleinement rassuré quant aux perspectives d'arrêt, que je mélange sur nos nationales, à moins que l'arrêt en question ne soit motivé pour non respect de la limitation de vitesse... Sur route, cette grosse Kawa fait des merveilles. Non contente de savoir vous promener en douceur à 3.000 t/mn en cinquième, tel un gentil touriste, non contente de vous garantir dans ce cas des accélérations très suffisantes pour pouvoir doubler en toute sécurité, elle accepte volontiers de mettre à votre disposition des reprises absolument fulgurantes quelle que soit



Le réservoir serre au mieux les tubes du cadre. Sa fixation est assurée par deux tampons et un élastique. Les marques laissées sur la peinture l'ont été par les tampons arrière.



Kawasaki a pensé à l'entretien. Le graisseur de type automobile vous permettra d'effectuer le graissage de l'articulation de la fourche oscillante, dans n'importe quel garage.

votre vitesse de croisière. La boîte très bien étagée dont on peut même enclencher les rapports sans débrayer, ajoute encore à l'agrément de conduite.

La tenue de route est excellente sur n'importe quel revêtement, à la petite réserve près au sujet de la fourche télescopique.

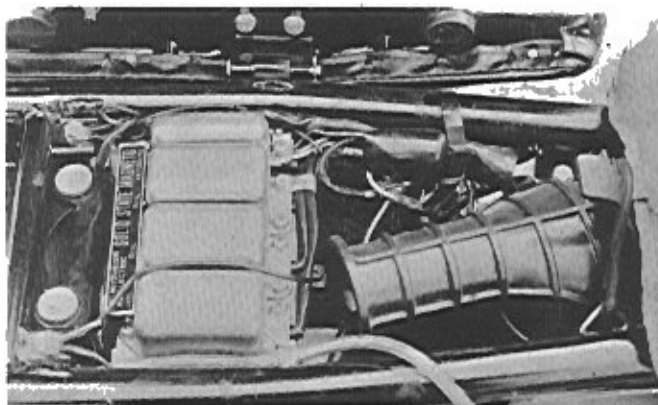
Sur route sinueuse, la H2 devient une arme absolument redoutable, sans commune mesure avec ce qui s'est fait jusqu'à présent.

La maniabilité s'avère de tout premier ordre et, facteur vraiment intéressant, cette bonne volonté n'est jamais anni-



Très accessible, voici la jauge de niveau d'huile dans la transmission. Vous remarquerez la forme torturée de la pédale de frein par ailleurs munie d'une butée réglable.

hilée par une garde au sol ridicule. Même en duo, l'angle que l'on peut prendre est largement suffisant pour les amateurs de sensations fortes. Voilà qui est assez rare pour mériter que l'on s'y attarde. De plus, sur route défoncée je n'ai jamais pu prendre la partie



En position relevée, la selle expose au grand jour, outre le coffre, les trois blocs d'allumage et leur redresseur particulier. L'énorme poire en caoutchouc vient coiffer le filtre à air.

cycle en défaut. Il apparaît même superflu de serrer le frein de direction. Quel changement avec la Mach III !

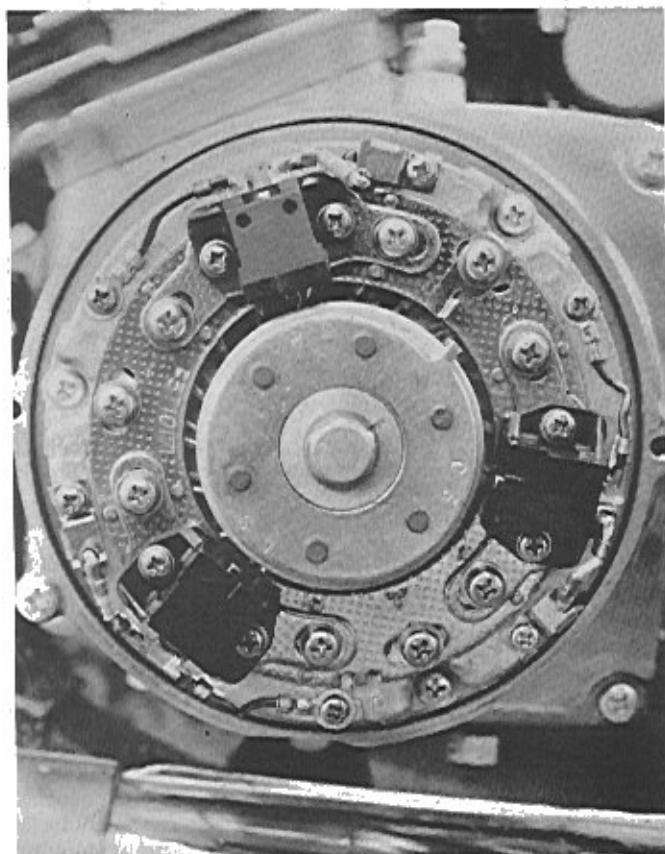
Ajoutez à ceci que le moteur est suffisamment souple pour vous permettre « d'enrouler » en souplesse, que le frein avant, bien que sollicité à mort en solo puis en duo, n'a jamais perdu de son efficacité, que l'utilisation de la boîte permet si vous vous en sentez capable (à ce niveau ce n'est pas aussi facile qu'il y paraît) de vous catapulte littéralement roue en l'air d'un virage à l'autre, et vous ne vous étonnerez pas d'avoir copieusement semé vos petits copains. Très sincèrement, je pense qu'avec la H2, il y a un malheur à faire en course de côte, ne serait-ce que grâce à une courbe de puissance infiniment plus plate qu'une H1R qui vous dispense de vous battre avec votre moteur et vous permet de remettre le paquet très progressivement.

Pour en revenir à des considérations beaucoup moins grisantes, et admettre que tout se paye ici bas, il vous en coûtera 14 litres de carburant pour 100 kilomètres de suprématie....

J'ai eu l'occasion de rouler sous la pluie et j'ai pu remarquer que les capuchons de bougie ne craignent pas l'humidité, ce qui ne fut pas le cas lors de l'essai de la 500. Pourtant ma plus grande surprise est venue d'un autre élément : l'équipement pneumatique. Bien que

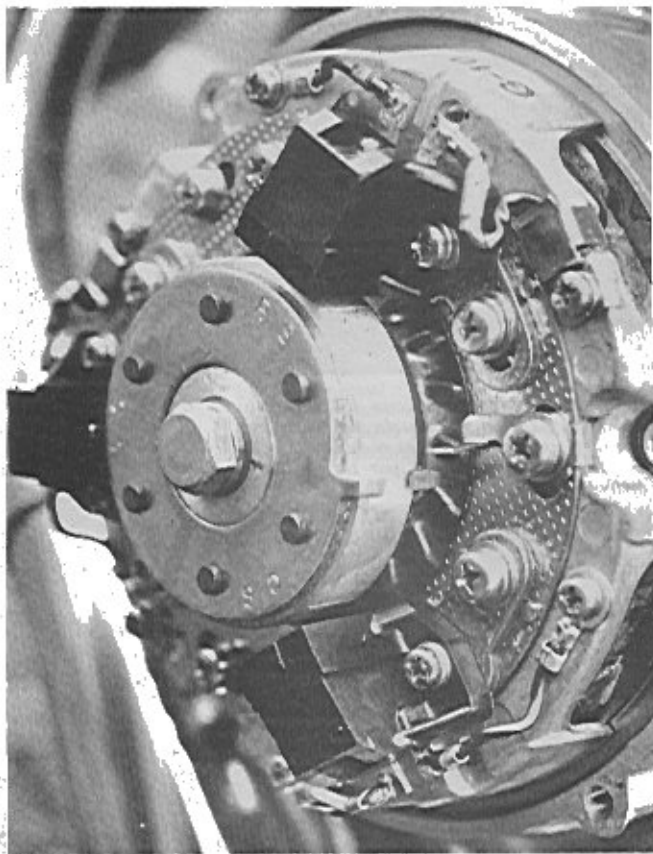
## le premier gros cube deux temps convaincant





Très différent de celui de la 500, l'allumage électronique comporte trois capteurs magnétiques calés à 120°. Le capteur placé en haut commande l'allumage du cylindre central, celui placé à droite le cylindre droit et celui du bas le cylindre gauche. Chaque capteur est fixé sur une patte permettant le calage angulaire et il peut être déplacé sur cette patte pour régler l'écartement du capteur et de l'impulseur.

Japonais, les Yokohama m'ont réellement surpris par leur adhérence, sur sol sec bien sûr, et sur sol mouillé ou humide surtout. Je ne voulais pas prendre le risque de plier la seule H2 de Monsieur Gasteau, mais j'ai pu me rendre compte que l'on pouvait rouler mieux que normalement sous le déluge. Songez que dans ces conditions, le Yokohama postérieur accepte d'encaisser les 74 ch passant par la première et sans patiner s'il vous plaît ! Je n'en suis pas encore revenu... Quant au pneu avant, vous pouvez planter sans crainte,



Cette vue vous permet de voir plus spécialement l'impulseur qui est constitué d'un noyau magnétique et de deux armatures en fer doux. Chacune de ces armatures est munie d'un petit ergot qui, passant devant le capteur, y crée un champ magnétique qu'il transforme en impulsion commandant l'allumage du cylindre correspondant. Le petit ergot en tôle pliée que vous voyez au premier plan est le repère servant au calage.



Voilà qui pourrait faire l'objet d'une question de concours. Il s'agit du redresseur-régulateur du circuit principal, le circuit d'allumage ayant, je le rappelle, son redresseur particulier.

sauf peut-être à très grande vitesse où l'absence de carénage de tête de fourche ou de bracelets déleste sensiblement la roue avant.

J'ai pu également apprécier la présence du système de lubrification de la chaîne secondaire, et celle-ci bien plus que moi...

Comme il est possible d'y avoir recours en roulant, vous n'aurez plus la hantise de retrouver une chaîne lessivée après cent bornes de pluie.

De nuit, l'appareillage électrique ne m'a pas convaincu. Le phare est insuffi-

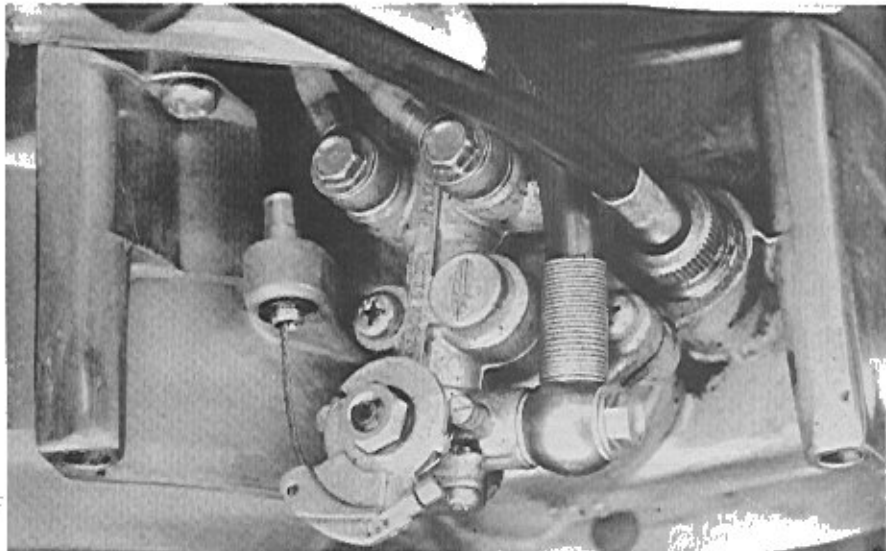
sant pour les vitesses atteintes et l'intensité de l'éclairage baisse sensiblement dès que le feu stop s'éclaire. Gênant !  
Et maintenant, place au...

## verdict du chrono

Avant même de prendre le premier temps, nous décidons de rajouter une dent en sortie de boîte. Le 16 dents qui va être utilisé est celui dont on peut disposer pour les 500 Mach III. Après une brève inspection nous prenons la route pour Miramas. Dès les premières centaines de mètres, je me rends à l'évidence : la trois pattes a changé et elle se révèle encore plus agréable à l'utilisation. La première est maintenant exploitable, elle vous emmène loin avec une accélération démentielle. La démultiplication finale ayant été rallongée, disons que chacune des cinq vitesses se justifie pleinement dans la mesure où elle ne vous catapulte pas en avant sur une courte distance mais où elle arrache littéralement la machine dans une accélération qui dure, dure... suffisamment pour en profiter ! La cinquième est bien plus agréable que par le passé, elle permet de soulager le moteur tout en autorisant une vitesse de croisière extrêmement élevée, inexploitable en toute décontraction avec ce guidon.

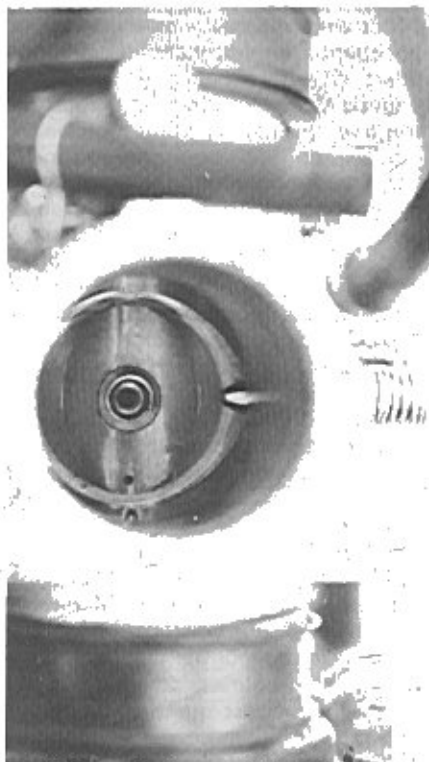
Mais venons-en aux temps, non sans signaler qu'après trois démarrages énergiques et répétés à intervalles très brefs (100 et 200 m DA), la garde à la poignée de l'embrayage s'est accrue au point qu'il nous fut nécessaire d'immobiliser la machine quelques minutes. La progressivité de cet élément ne souffre néanmoins d'aucune critique en usage normal, ce qui nous permet de relever les temps d'accélération suivants : 12"2 au 400 m DA et 24"2 au 1000 m DA. Sans commentaire, si ce n'est que l'accélération est si violente sur les deux premiers rapports qu'il ne fut pas toujours facile de conserver un cap rectiligne !

En vitesse de pointe, nous avons relevé 197 km/h, ce qui fait de la 750 Kawasaki la plus rapide machine de série essayée par nos soins. Pourtant et bien



*Voici l'élément responsable en grande partie de la longévité du moteur. Le réglage préconisé par l'usine est le suivant : au moment où les boisseaux commencent à décoller de leur butée, les deux repères portés l'un sur le levier, l'autre sur le corps de pompe, doivent être alignés. Ne vous affolez pas si, sur la photo, ils ne le sont pas. La garde à la commande des boisseaux suffisait à les mettre en concordance au moment précis où les boisseaux commencent leur ascension. Le réglage était donc optimal.*

qu'équipée du 16 dents, la H2 tire encore un poil court car cette vitesse a été atteinte alors que le compteur indiquait 400 t/mn au-dessus du régime de puissance maxi. D'ailleurs la vitesse de pointe en position assise est encore plus éloquent : 185 km/h, soit dix kilomètres/heure d'écart seulement. A l'occasion de ce dernier chrono, j'ai nettement senti la roue avant décoller du sol pendant une longue fraction de seconde. La formidable traction qui s'exerce sur les bras en est responsable, et je ne saurais que trop conseiller aux futurs acquéreurs de doter leur bolide d'une paire de bracelets et d'un «tête de fourche». L'agrément de conduite y gagnerait sans compter que le montage d'un 17 dents serait rentable car une démultiplication très longue ne grèverait alors pas l'endurance de la cinquième dans des conditions difficiles, en duo par exemple. Nul doute qu'ainsi



*Le cône qui perfore la paroi du puits n'est autre que la butée de ralenti d'un boisseau. Nous l'avons photographié à cause de ses généreuses dimensions qui nous rassurent quant à une hypothétique usure et ses conséquences sur le ralenti.*

# le premier gros cube deux temps convaincant

équipée la H2 aurait une vitesse de pointe dépassant largement les 200 km/h. Un mot encore sur la consommation... d'huile. En «ouvrant» comme nous l'avons fait ce jour-là, cette 750 avale gloutonnement un litre d'huile tous les 295 km !

Il n'en demeure pas moins que si la H2 témoigne d'un estomac perpétuellement «dans les talons», ses performances en font indiscutablement le plus vélocé gastéropode que nous ayons connu....

## conclusion

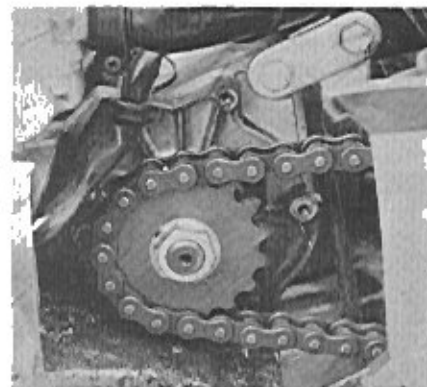
Je dois en convenir, la perspective d'essayer la 750 Kawa ne m'enchantait guère. J'étais bien sûr impatient d'éprouver quelques émotions fortes, mais j'étais persuadé que je serais tout aussi impatient d'en descendre au bout d'un quart d'heure. Pour moi, la H2 ne pouvait être qu'un dragster à vocation routière, une Mach III plus musclée. Je doutais de son homogénéité mais, force me fut de me rendre à l'évidence. Hormis ses solutions techniques et sa sonorité, la 750 n'a pas grand chose à voir avec la 500. Son moteur offre pratiquement la même souplesse qu'un quatre temps, la tenue de route devient irréprochable, moyennant un demi-litre d'huile adéquate, le freinage s'avère nettement suffisant et la finition témoigne du désir de la marque de ne plus penser performance à tous prix, bien que ces dernières laissent rêveur... rêveur....

Dans l'ensemble, le bilan serait pleinement positif pour les 11.500 F. en échange desquels vous pourrez en prendre possession, si le prix de revient kilométrique en boissons onéreuses voulait bien se montrer condescendant envers nos bourses souvent plates. Mais tout ceci est question d'opinion personnelle (entendez par là, disponibilité). Aussi vous laisserai-je le soin de trancher.....

Daniel Urdich

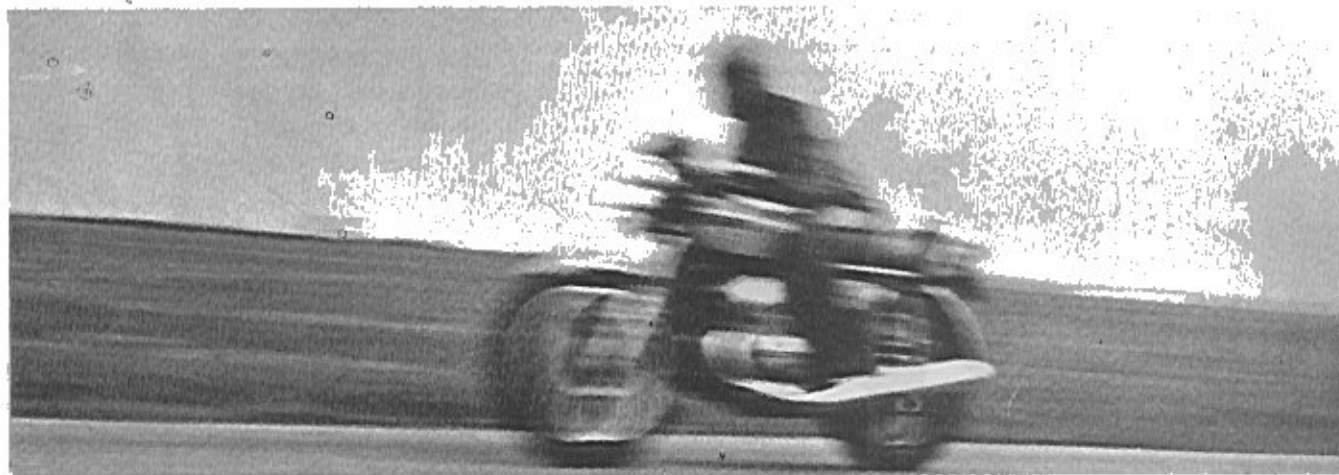


*Une phase du démontage du pignon de sortie de boîte laisse apparaître les nombreuses nervures de renfort ainsi que le faisceau de fils en provenance de la génératrice et de l'allumage. Le système de maintien du pignon sur l'arbre ne facilite pas les démontages, contrairement au système Honda, mais il faut porter à son actif que les cannelures ne risquent pas de prendre du jeu.*



*L'usine a eu une pensée émue pour ceux qui n'ont pas des mains de pianiste. Les carbus étant identiques, il a fallu coiffer la vis butée des deux carbus droits d'une molette très pratique. A quand le palonnier ?*





# 750 KAWA

## vitesse

*Vitesses relevées au chronomètre sur le cinquième rapport.*

185 km/h en position assise  
197 km/h en position couchée.

## accélération

*Départ arrêté*

5"2 pour parcourir 100 m  
8"1 pour parcourir 200 m  
10"6 pour parcourir 300 m  
12"2 pour parcourir 400 m

## reprise

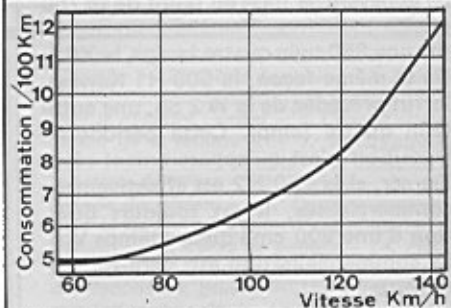
*Départ lancé à 80 km/h.*

12"7 pour parcourir 400 m  
25"1 pour parcourir 1000 m

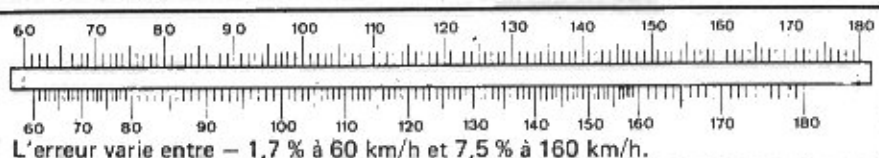
## consommation

Consommation à vitesse stabilisée sur route horizontale (voir courbe)

Consommation moyenne sur parcours routier, en conduite très rapide : 13,5 l. aux cent.



## étalonnage tachymètre



### POUR

- Performances spectaculaires
- Courbe de puissance très plate
- Excellente tenue de route
- Freinage à la hauteur

## en résumé

### CONTRE

- Prix de revient kilométrique en essence et huile très élevé
- Sonorité désagréable aux basses allures
- Quelques lacunes dans l'équipement électrique.

Toutes les mesures ci-dessous ont été effectuées par un pilote mesurant 1,74 m et pesant 62 kg, équipé d'un cuir de compétition Fury-Gant, d'un casque AGV et de gants Racer.