

CULBUTEUR



mensuel - F 3
15 mars 1972

Moustaki
parle de
la 750 Kawa

« Les complices de la Machine » ciné-roman



« Les manufacturées »
la « bande » à Pichard

la nouvelle Kawasaki 750 Mach 4

la plus puissante et la plus brillante machine de sa catégorie

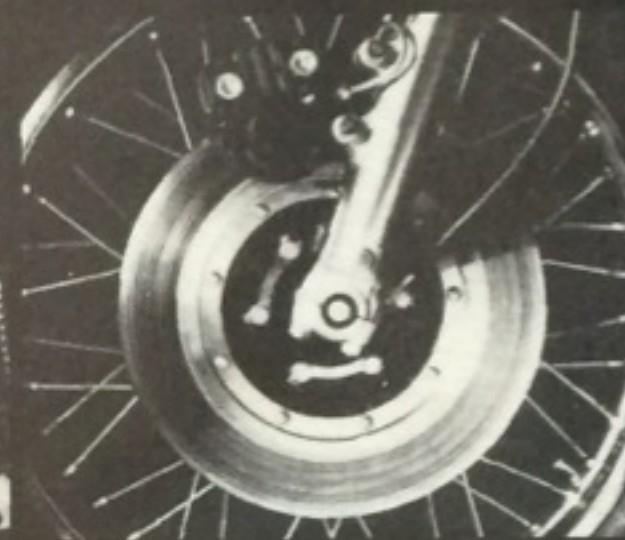
Le premier, KAWASAKI a opté pour le moteur deux temps - trois cylindres qui permet d'allier la puissance et la souplesse, et cette formule atteint à un point de quasi perfection avec la nouvelle 750 Mach IV.

Elle est, dans sa catégorie, la championne absolue de l'accélération: 12 secondes aux 400 m départ arrêté! Mais elle peut également prétendre au titre de championne de la sécurité grâce au nouveau frein à disque.

Frein à disque. Nouveau frein à disque à commande hydraulique. Freinage puissant mais progressif, sans à-coups, sans fading ni risque de blocage: stabilité, sécurité.

Allumage électronique CDI. Une innovation révolutionnaire dans le domaine de la moto qui est aussi une exclusivité KAWASAKI: le nouveau système d'allumage CDI (capacitor-discharge-ignition). Il permet d'obtenir 24.000 étincelles par minute à des intervalles parfaitement réguliers. L'étincelle passant à travers une couche d'huile pure les bougies durent deux fois plus longtemps. En outre, les départs à froid ne posent jamais plus de problèmes.

Une beauté fonctionnelle. La beauté des nouvelles KAWASAKI 750 est authentique parce qu'elle est celle qu'imposent leurs performances. La fougue, la puissance et l'équilibre se traduisent naturellement dans les lignes de la Mach IV, dont on remarquera particulièrement le pot d'échappement chromé, la selle relevée à l'arrière (et formant coffre à outils), les phares surdimensionnés qui accroissent encore la sécurité pour les parcours de nuit.



hibou



KAWASAKI MOTORCYCLE
IMPORTATION SIDEMM
12-14, RUE DE L'EGLISE PARIS 15

NEZ A NEZ

APPIETTO MOUSTAKI

Pourquoi avoir été chercher Appietto et Moustaki, oui pourquoi ? C'est pas pour frimer ça on vous le jure, d'abord tout le monde vous dira et les revues spécialisées en premier qu'Appietto c'est un mauvais et puis qu'il termine jamais une course etc., et Moustaki quant à lui qu'il ne connaît rien à la moto et qu'il n'a qu'à s'occuper de chanter...

Bon alors on répond sur ces deux points, premièrement Appietto c'est un des rares coureurs que je connaisse qui a des idées sur la moto et puis il vaut quand même n'importe quel essayeur, Moustaki c'est pas un fana ça c'est sûr mais c'est quelqu'un qui aime rouler sur une bécane qui en fait depuis des années, c'est un copain et puis si ça amène des gens à la moto après tout tant mieux.

Bon comme dit Moustaki : « on va pas vous faire un éclaté du moteur sur quatre pages », nous on est comme lui on trouve ça emmerdant comme la pluie c'est pour ça qu'on a fait un journal.

On est pas des touristes non plus et on leur a demandé de nous dire ce qu'ils ont ressenti sur cette moto, très honnêtement comme n'importe quel acheteur éventuel qui aurait envie d'une Kawa 750. Après j'ai pris mon petit magnétophone, j'ai été les voir séparément chez eux (je ne vous dirai pas le nombre de chemises de Moustaki) et comme ça très librement ils ont dit ce qu'ils avaient à dire. C'est cette conversation que nous reproduisons intégralement, c'est pas long, ce n'est pas ennuyeux et puis on en sait quand même plus malgré tout. Moi je crois que l'essai est concluant, pas technique : dites-nous si la formule vous plaît et puis au fait je voulais dire qu'il y a des très beaux dépliants techniques chez tous les revendeurs on aurait pu le reproduire mais on est bourrés, on manque de place !...

Patrice VANONI.

APPIETTO : "TA GUEULE, J'ESSAYE..."

Mon impression après cet essai : l'impression d'une machine très souple, très civilisée pas dragster pour un rond une machine qui peut être mise entre toutes les mains même entre les mains d'un débutant ça peut paraître paradoxal mais avec une machine aussi souple que celle-là c'est un gage de sécurité tout au moins si le garçon qui la manie sait qu'il a entre les mains une 750. Mais pour commencer, pour conduire, pour démarrer doucement c'est une machine idéale même pour apprendre parce qu'en fait à mon avis il est plus facile, il reste plus facile d'apprendre sur une 750 si on sait dominer sa fougue que sur une 125 qui n'a pas de puissance. Une 125 qui ne peut pas dé-

marrer en bas par exemple, qui n'a pas de souplesse, tout dépend des individus mais c'est mon sentiment on l'a vu aujourd'hui puisque les gens qui sont montés dessus au cours de ces essais ne sont pas tous des épées, qu'ils pouvaient démarrer tout doucement à tour comme un quatre temps de grosse cylindrée.

Sur le plan accélération, la machine accélère très fort, elle est beaucoup plus agréable à conduire que toutes les machines que j'ai pu essayer jusqu'alors parce que très puissante et très souple à la fois et surtout cette puissance du deux temps, cette accélération phénoménale du deux temps.

Quant à l'impression de

vitesse elle existe évidemment mais elle ne m'a pas surpris autant que sur une 500. La 500 reste pour moi la machine, comment dirais-je, qui fait peur non pas parce qu'elle est différente mais parce que c'est une 500 et que la puissance arrivant très haut beaucoup plus haut, on a vraiment l'impression de recevoir un coup de pied aux fesses monumental ce qui n'est pas le cas sur une 750 puisque la 750 a une poussée d'accélération progressive, il n'y a pratiquement pas de plage : la plage est utilisable partout et pour tout. Pour les utilisations en ville elle est parfaite même avec un petit guidon. Pour le bequillage c'est un défaut que je reprocherais aux machines actuelles dans la majorité il



est difficile de les bequiller, même avec l'habitude. La mise en route ne pose aucun problème à chaud comme à froid, il suffit d'actionner le starter lors de la mise en route à froid, c'est tout.

Le freinage c'est un gros point puisque c'est un reproche que l'on pouvait faire à toutes les machines japonaises c'est de ne pas avoir de freins, maintenant Kawasaki a adopté sur la 750 un frein à disques et je considère que c'est une grande évolution, une grande évolution et un freinage qui est suffisant: on peut avoir le nec plus ultra mais ce freinage est suffisant il correspond tout à fait à l'usage que l'on doit faire de la machine. Dès l'instant où l'on veut se servir de cette moto comme d'une véritable machine de course, il est évident que l'on doit peut-être remanier le freinage, je dis bien peut-être. Que dire encore de cette merveilleuse machine.... Ah oui! Tenue de route: apparemment amortissements avant amortissements arrière un peu secs, l'amortissement arrière un peu dur, l'amortissement avant me semble parfait, la cale de suspension est peut-être à revoir. Un bruit de ferraille infernal, c'est malgré tout extrêmement inquiétant, ça ne porte pas de préjudice au fonctionnement mécanique, mais c'est vraiment très inquiétant. L'embrayage est ferme sans plus, il est utilisable mais ferme. La pression à exercer sur le levier de frein est bonne. Il n'y a pas de course, il attaque tout de même en position inclinée ce qui est un avantage par rapport à certains autres systèmes de freins. Lors-▶

NEZ A NEZ APPIETTO MOUSTAKI

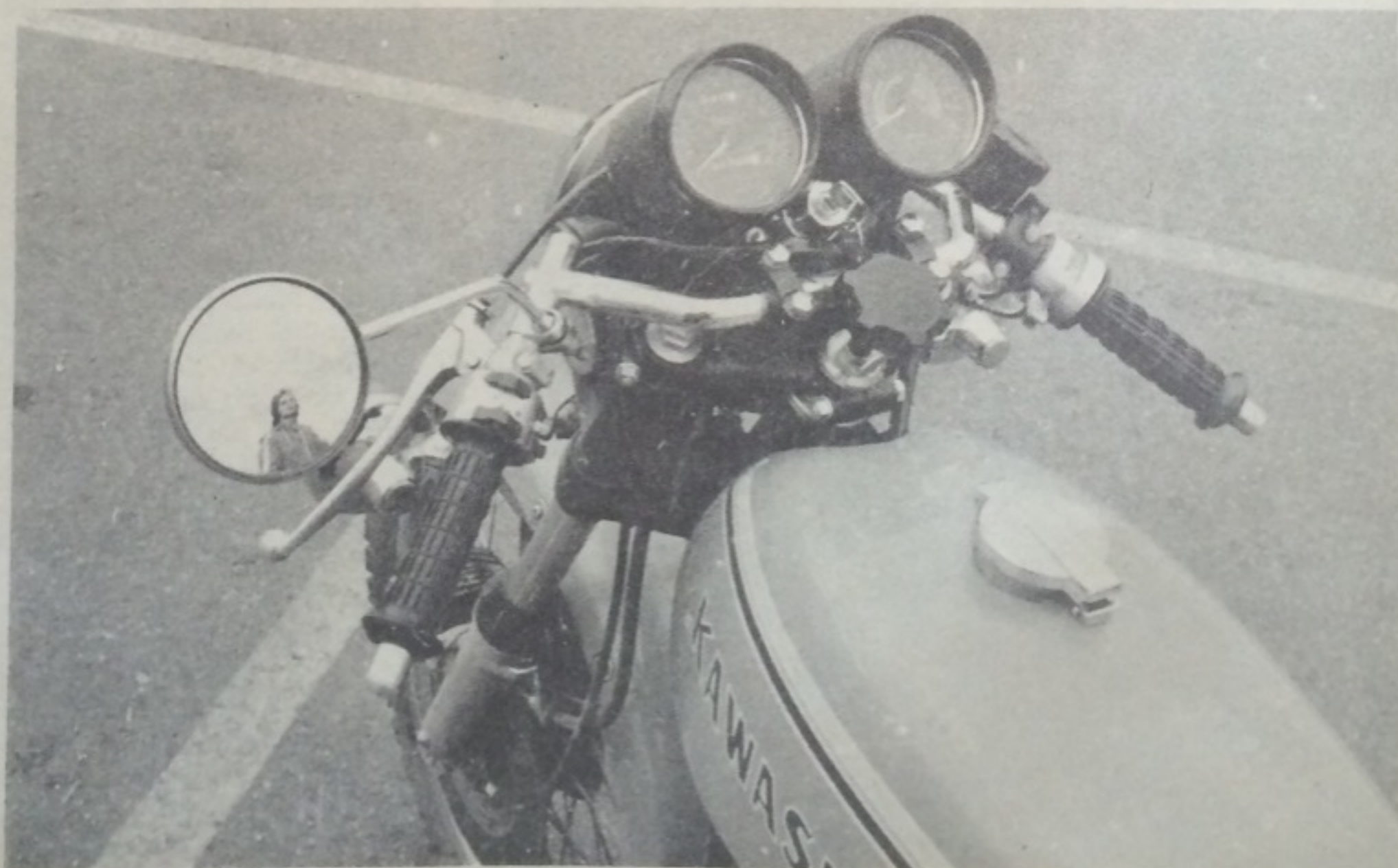
► que l'on monte des bracelets il y a toujours beaucoup d'air dans les canalisations enfin une espèce de mou, un mou c'est de l'air dans les canalisations sur le plan technique, mais c'est un mou qui se ressent au levier, donc avec ce système même incliné on n'a pas ce phénomène c'est vraiment intéressant.

Chose importante: L'allumage électronique, là-dessus une petite merveille étant entendu que dans l'avenir vraisemblablement toutes les motos seront équipées d'un allumage électronique, ce qui évitera d'avoir à les caler tous les 2 000 km ce qui est malheureusement trop souvent le cas des rupteurs s'usant, ça ne plaira pas évidemment à beaucoup de gens de dire ça mais

c'est l'évolution, au même titre que l'alternateur est une évolution dans l'automobile qui utilise essentiellement des dynamos. Donc l'allumage électronique évite le réglage il a une étincelle parfaite à bas comme à haut régime il n'y a aucun problème de carburation, étant entendu que l'huile est parfaitement brûlée la machine n'engorge pas, la machine ne fume pas c'est vraiment merveilleux donc pour moi c'est important de le dire en toute franchise avec la Kawa 750 je suis redevenu copain avec ce genre de moto: avec les deux temps. Ça m'a donné l'impression d'un moteur qui démarre au quart de tour qui n'engorge pas etc....

Alors que j'ai essayé d'autres machines et j'ai sensiblement été ennuyé avec les vis

platinées. Pour moi c'est une machine qui convenablement entretenue ne pas être limitée dans le temps sans gros ennui je lui donne au moins 40 000 km. La selle: position pour le conducteur excellente même avec un petit guidon par contre pour le passager à l'arrière la position de selle un peu relevée est gênante puisqu'il se trouve de toute façon au-dessus du pilote. Quand à la forme de la selle qui a toujours été trouvée heureuse par la plupart des gens ce n'est qu'une question de goût mais je ne la trouve pas particulièrement réussie, de toute façon moins réussie que celle de la Kawa 500 sur le plan aspect. La 500 Kawa qui avait l'avantage de ressembler à une abeille, ventrue, avec un moteur très compact.





La 750 est plus compacte, plus petite, la garde au sol est excellente, la hauteur de selle est excellente aussi puisque je suis pilote de taille moyenne : 1,68 m avec les bottes, et que je touche parfaitement par terre. Le réservoir : le gros défaut, en fait c'est le défaut de toutes les motos japonaises, il faut sacrifier à la mode à l'esthétique, et c'est un réservoir de contenance limitée qui ne permet pas une grande autonomie. Pneumatique : notre machine était chaussée de K 80 avant arrière qui lui donne un comportement parfait, étant entendu que les nouveaux pneus japonais sont maintenant d'excellents pneus ça peut paraître curieux il se rapproche plus par la gomme et les dessins des pneus anglais qu'il y a deux ou trois ans. Les tiges de clignotants : un peu longues, d'un goût douteux. Embrayage : lorsqu'on embraye ou débraye, aucun à coup, bien, progressif, ne semble pas souffrir et ne souffre pas de tout les traitements infligés.

Présentation : un trois cylindres qui n'est pas plus large qu'un 500, aussi peu que ce n'est même pas la peine d'en parler. C'est vrai on a l'impression de monter sur un 500 sans plus, la 750 ne fait pas gros du tout très ramassée, trapue, etc. L'accélération est démentielle mais surtout sur le papier, en fait c'est une moto très souple et on ne s'aperçoit pas qu'on est propulsé à une aussi vive allure.

En fait un portrait enchanteur : la moto que j'achèterai actuellement, la moto qui me réconcilie avec le deux temps.

MOUSTAKI : LA BALLADE A DEUX TEMPS



Moustaki, c'est un essayeur selon notre coeur. Pas pédant pour deux ronds, gentil, sérieux, et l'amitié par dessus tout. Il a bien aimé la Kawa.

Tout dépend de savoir ce qu'on attend d'une moto. Il est évident que mon optique est très particulière, très différente de celle d'Appietto ou de tout autre individu. C'est une question très subjective, la moto. Moi, je profite, bon, on parle moto, de cet essai pour dire que si j'ai abordé la moto c'est tout à fait en dilettante qui apprécie le côté jouissif, le côté pratique : c'est-à-dire : vent, la vitesse, l'autonomie, l'indépendance. Bon, petit à petit on commence à aimer la machine, peut-être à apprécier l'arbre à cames en tête, ou bien alors tous les gadgets utiles, démarreur électrique, etc. Je m'intéresse à tout en éliminant ce qui ne me séduit pas ou ►

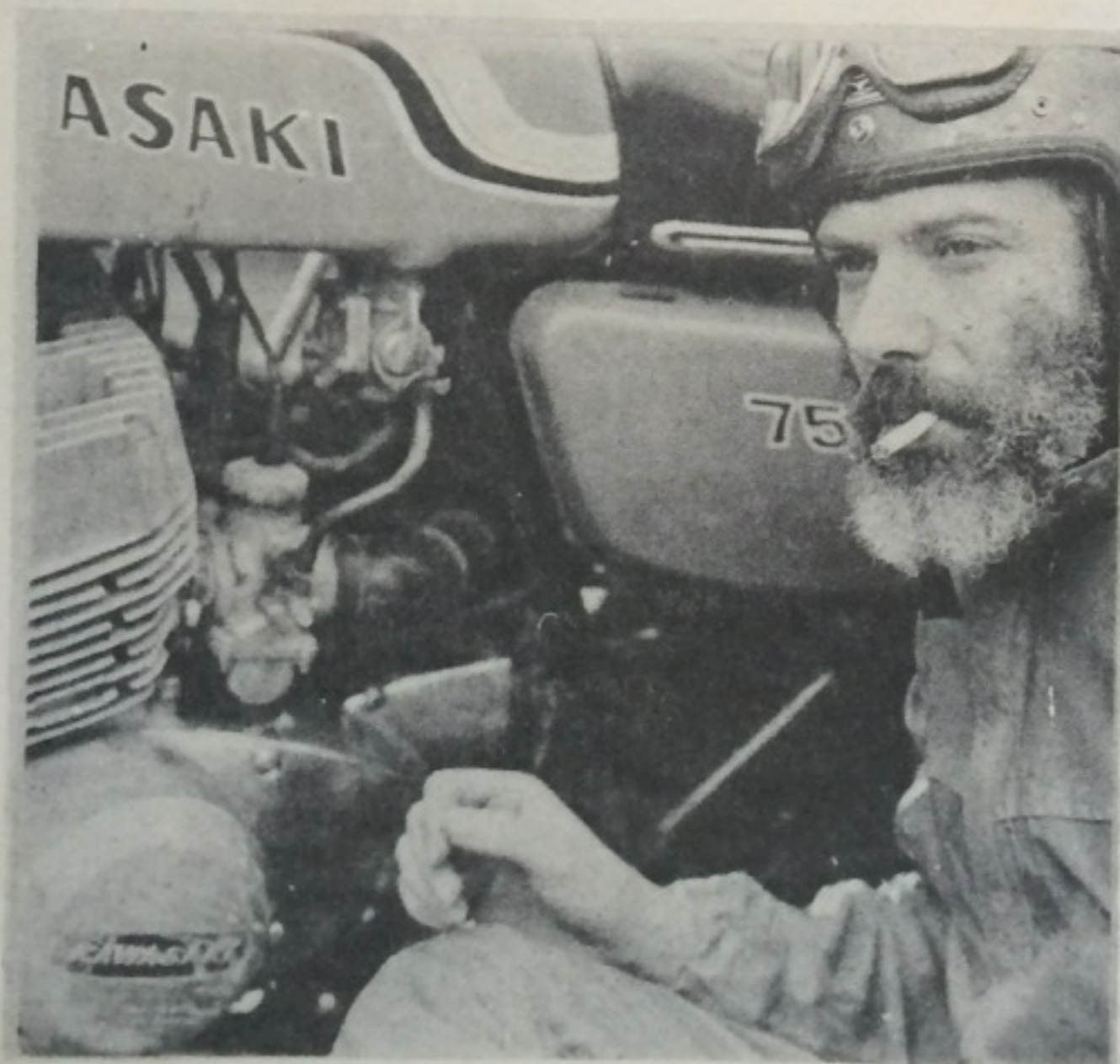


NEZ A NEZ APPIETTO MOUSTAKI

► ce qui ne me paraît pas indispensable. Mais le côté performance optimum d'une moto, c'est-à-dire l'utilisation rationnelle de toutes ses possibilités ne me passionne pas, pour donner un exemple je ne sais pas, j'acceptais très bien le freinage de la Kawa 500 parce que ça m'était égal, je n'éprouvais pas de frustrations : je n'étais pas malheureux si je réglais ma vitesse sur le freinage. J'aurais préféré que ça freine mieux, que ça éclaire mieux, je peux dire les défauts comme ça, mais certains défauts ne me paraissent pas essentiels. En plus je pense que mon cas n'est pas un cas particulier, que beaucoup de gens qui font de la moto pensent comme moi, c'est à eux que je m'adresse quand je parle de dilettantes de la moto. C'est vrai j'ai accepté de faire l'essai de la Kawa 750 pour Culbuteur mais ce n'était pas pour faire ni des

performances (400 m/s départ arrêté ou des trucs comme ça) ni pour démonter le moteur et dessiner des éclatés du moteur sur quatre pages. Voilà, alors je vais dire ce que j'ai ressenti avec cette moto.

La 750 Kawa ne ressemble à aucune autre 750, peut-être à la Suzuki que je ne connais pas mais enfin pour moi c'est la première 750 en deux temps que j'essaie et elle me semble incomparable. De toute façon c'est un moteur qui déménage et c'est normal pour un deux temps, qu'il ait des accélérations et tout mais la 750 a des chevaux en bas, les vitesses sont mieux étalées elle est donc moins pointue que la 500. C'est une moto que j'ai trouvée confortable, assez basse elle m'a paru moins guidonnée que la 500, ah oui ! y a un truc qui me dérange beaucoup : toujours parce que je ne suis pas





un motard fanatique, c'est le bruit de moulin à café de l'embellage, ça m'inquiète beaucoup, quand j'ai acheté ma Kawa chez Murit j'ai fait le tour du paté de maisons et je lui ai reportée tellement ce bruit de ferraille est angoissant.

Avec les deux temps au début j'étais très réticent, puis déjà avec la Yamaha 250 ça m'a fait penser que ce genre de moulin n'était pas mal mais je restais un peu suspicieux pour les deux temps en grosse cylindrée. Là avec la 750 ils apportent vraiment quelque chose, je suis plus tranquille, parce que il m'est arrivé de serrer à 140 avec la 500 et c'est mauvais. Ça peut être une moto facile à vivre, autrement plus passionnante qu'un quatre temps en 750, mais cela implique et demande une vigilance qu'il faut inclure dans l'entretien. Alors ce sont de mer-

veilleuses motos parce que avec les chevaux en bas, les freins à disques, la tenue de route que je trouve très améliorée c'est une moto souple, facile à conduire enfin la première 750 que j'essaie et avec laquelle je peux rouler doucement.

Esthétiquement parlant la selle qui se relève ne me séduit pas beaucoup, par contre il y a l'avantage du petit coffre et c'est plus intéressant quand on a quelques bricoles à emporter que d'aller les chercher au fond des sacoches.

Et puis alors l'histoire du kick, il faut relever le repose-pied pour pouvoir l'actionner je trouve ça ridicule il suffisait de repousser l'axe de quelques millimètres et on aurait évité toute cette manutention à chaque démarrage.

C'est une bonne idée d'avoir remonté les pots, parce qu'on

touchait très facilement avec la 500. On parle beaucoup de la 500 à propos de cet essai et ça c'est parce que Kawa on aime ou on n'aime pas c'est bon ou c'est pas bon, je ne vais pas polémiquer la-dessus mais c'est une des marques qui a le plus de personnalité de toutes les cylindrées. C'est pourquoi je serais plus tenté de comparer la 750 Kawa aux autres Kawas, qu'à d'autres 750 avec lesquelles il n'y a qu'un rapport de performance et de cylindrée.

Bien réglée la 500 faisait neuf litres, je crois que celle-ci bien réglée doit faire dans les treize litres c'est pas terrible comme autonomie pour une moto qui peut rouler à 195 à l'heure. Enfin l'essai est concluant, si je puis dire et le fait que ça manque de freins moteur est compensé par le fait qu'il n'y a pas de perte de vitesse à chaque intermédiaire, moi j'aime ça, j'ai une moto quatre temps, même en poussant un peu le régime on perd à chaque changement de vitesse, et il faut rattraper ça, tandis qu'avec celle-là on reste toujours au régime voulu. Il y a autre chose et alors là ça à l'air très Kawa : les commandes sont placées de telle manière qu'on se casse les poignets et qu'on attrape très vite une crampe même avec un guidon droit, je pense vraiment que les commandes sont mal placées.

Je crois que c'est tout, pour les inconvénients et le reste je veux dire quand même que j'ai pris beaucoup de plaisir à cet essai, que ça valait le déplacement c'est une moto brillante et sportive qui sait aussi aller doucement c'est la première dans cette cylindrée que je connais. C'est donc une moto que l'on peut utiliser en ville elle est souple... bon je ne sais pas, voilà l'effet que ça m'a fait !...

