

# champion



**Monte-  
Carlo :**

**essai**

**Alpine 1800**

**Match :**

**Mini-Cooper**

**Simca Rallye 2**

**200 km/h :**

**essai**

**900 Kawasaki**



11, rue de la République  
92110 Suresnes (92)  
Tél. 1 47 11 11 11 - Tél. 1 47 11 11 11  
Tél. 1 47 11 11 11 - Tél. 1 47 11 11 11



## COMMENT PREPARER UNE 750 KAWASAKI DU CRITERIUM

PAR HUBERT RIGAL

*Après deux saisons, nous pouvons affirmer que les courses de promotion « Critérium des Sports », tant en 250 qu'en 750, sont valables. Et ceci pour plusieurs raisons : tout d'abord, le règlement établi par la F.F.M. correspond parfaitement à ce que doit être une formule de promotion. C'est-à-dire*

*une formule qui ne revienne pas trop cher en investissement et en préparation, qui met sur un pied d'égalité tous les pilotes du fait des performances semblables des machines, et qui permet aux jeunes désirant débiter de s'essayer en compétition avec la machine dont ils se servent tous les jours.*



*C'est parti, Rigal devant Gougy les deux vedettes de la formule.*



De ce fait, nous trouvons deux sortes de « Critériumistes ». D'abord celui qui possède une 750 avec laquelle il va au boulot tous les jours, et qui participera à quelques épreuves, histoire de se mettre dans l'ambiance et de se faire plaisir. Ensuite celui qui veut faire une saison sérieuse et complète afin de juger ses possibilités, ceci sans engager trop d'argent. Ainsi, s'il s'aperçoit qu'il n'est pas dans le coup, ou qu'il est peu attiré par les déplacements éloignés, il aura toujours la ressource de revendre sa machine, ou de se ballader avec.

### Les bons « trucs »

Voilà maintenant deux saisons que je participe aux épreuves de Critérium des Sports, et j'ai appris de petits « trucs » qui, je pense, pourront être utiles aux lecteurs de « CHAMPION » désirant se lancer dans cette formule en 1973.

Première chose à faire : écrire à la F.F.M. et demander un règlement complet du critérium des Sports 1973.

En principe, ce règlement sera le même que pour la saison 1972, c'est-à-dire, en gros, machine strictement de série, ayant été vendue à 50 exemplaires minimum. Seules modifications autorisées, forme de guidon au choix, et pose d'un carénage.

Le règlement lu, et sachant à quoi vous en tenir, reste le choix de la machine. Là, il est évident que même si la formule du critérium permet de courir sans dépenser des fortunes, il n'en reste pas moins vrai que le sport motocycliste est un sport cher. Donc, un minimum d'investissement est nécessaire.

Pour une saison sérieuse, il est indispensable d'acheter une machine neuve. Quant au choix de la marque, je pense que la saison 1973 sera encore dominée par la 750 Kawasaki. C'est donc de la préparation de cette machine que je vais vous entretenir. Vous voilà en ce début de saison, plein d'espoir, de volonté, et propriétaire d'une 750 Kawa neuve. Tout d'abord, le rodage. Vous prenez la machine comme elle est, même pas besoin de changer de guidon. Le rodage est surtout important sur les 500 premiers kilomètres. Ne dépasser 4 000 tours sous aucun prétexte. Mais cinq cents bornes sont vite faites, un week-end suffira. Une fois ce cap franchi, vous tirez les intermédiaires jusqu'à 6 000-6 500 t/mn. Puis progressivement jusqu'à 1 000 km, en faisant de petites pointes assez courtes, mais jamais à fond. A 1 500 km, votre moto est rodée. Pour une saison efficace, il faut considérer votre machine comme une moto de course. Donc, éviter de rouler sur la route. Il faut vous procurer une remorque que vous attellerez derrière votre voiture, ou la voiture d'un copain. Pas question de se rendre sur les circuits par la route. Ceci pour beaucoup de raisons : risques de chute, fatigue, usure de la machine, etc.

### Préparation du moteur

Si vous possédez un garage éclairé et un minimum d'outillage, c'est parfait et même indispensable pour une bonne préparation de la machine.

C'est là que le travail commence.

Vous installez votre machine sur une bécasse ou tout autre support de manière à

avoir les deux roues en l'air.

Vous démontez d'abord tout ce qui est superflu c'est-à-dire, clignotants, feu rouge, plaque minéralogique, optique de phare, guidon, avertisseur, etc.

La machine devant rester de série, il y a peu de préparation à effectuer. Néanmoins, vous démontez vos culasses, et sortez vos cylindres. (Hé-Hé, j'en vois qui ricanent). Non, pas question de « taper dedans », mais il n'est pas interdit de regarder. Après avoir sorti les carbus, prendre les cylindres sur lesquels vous avez laissé les pipes d'admission en caoutchouc. S'assurer qu'il n'y a pas d'« escalier » entre le bord du cylindre et la pipe d'admission. Si ce n'est pas très propre, vous pouvez toujours remédier à la chose au moyen de toile abrasive. Mais très légèrement, pas question de limer ou de meuler ! Donc, après avoir vérifié si tout est bien propre et net à l'intérieur, vous remontez soigneusement le tout.

Question moteur, il n'y a pas d'autre préparation à effectuer hormis les réglages dont je vous entretiendrai plus loin.

Hubert Rigal en course



### Préparation de la partie cycle

Là, il y a pas mal de boulot.

Tout d'abord, les pneus. Il n'y a pas trente-six solutions. Les meilleures gommages actuellement sont les Dunlop TT 100. Les Michelin sont également valables, mais par sur le mouillé, du moins ceux vendus dans le commerce. Donc, achat de deux Dunlop TT 100.

Pour les dimensions, après avoir tout essayé, je préfère un 360 x 19 à l'avant et un 410 x 18 à l'arrière. La machine étant un peu lourde, la petite section de 3.60 rend la moto plus aisée à piloter. Et cela ne nuit au-

cunement à la tenue de route, même en cas de freinage en courbe. La Kawa H2 que je pilotais au Bol, possédait un 3.60 devant. Et malgré la puissance de la machine et le double disque permettant des freinages « velus », le pneu avant n'a jamais décroché. Pour l'arrière, pourquoi un 4.10 plutôt qu'un 4.25 ? Pour une raison facile à comprendre. En tourisme, le 4.25 est valable. Gros pneu, confort, etc. Mais en compétition, où on est souvent à la limite, le 4.10 tient mieux. Voici pourquoi : le 4.25 a le même dessin que le 4.10, mais il est plus gros, donc plus rond et par cela même, moins triangulaire. Pour vous en rendre



compte, vous prenez ces deux pneus, vous les mettez côte à côte et vous les penchez selon la même inclinaison. Puis vous regardez la surface de gomme en contact avec le sol. C'est clair.

Vous montez vos pneus sur les jantes, et vous amenez les roues à un motociste possédant une équilibreuse. Vous lui demandez de vérifier la tension des rayons et d'effectuer un équilibrage statique et dynamique. Ceci effectué, gonfler les pneus à la bonne pression, soit 1,900 kg devant, 2,100 kg derrière.

Passons à la fourche. Le niveau de l'huile de fourche ainsi que la quantité dans chaque bras, c'est fondamental. En fait, c'est le secret de la tenue de route de la machine. Vous vidangez donc complètement vos deux bras, après vous être assuré que les joints placés sur les vis de vidange ne perdent pas. Laissez égoutter l'huile. Ensuite, bien revisser les vis de vidange et introduire au moyen d'une éprouvette graduée 160 cm<sup>3</sup> de Motul Dextron (huile pour boîte automatique) dans chaque bras de fourche. Il est important qu'il y ait exactement la même quantité dans chaque bras. Ne pas se fier au manuel d'entretien qui préconise 130 cm<sup>3</sup> par bras. Ceci étant prévu pour le tourisme.

Ce travail effectué, et après avoir vérifié que vos amortisseurs sont bien serrés, vous les réglez dans la position la plus souple. Ceux qui pensent que des amortisseurs doivent être durs pour procurer une bonne tenue de route sont dans l'erreur. L'idéal, ce sont les amortisseurs HIR qui sont toujours des amortisseurs Kawasaki, donc presque d'origine. Encore faut-il se les procurer.

Avant de remonter les roues, nettoyer le frein arrière et vérifier si les garnitures portent bien sur toute leur surface, sinon y remédier au moyen de papier abrasif. Remonter les roues sans les serrer, puisque après avoir préparé la chaîne, vous devrez les aligner.

Inutile de monter une chaîne racing, celle-ci étant onéreuse. La chaîne d'origine, si elle est surveillée et entretenue, fera très bien l'affaire. Compter deux chaînes pour une saison.

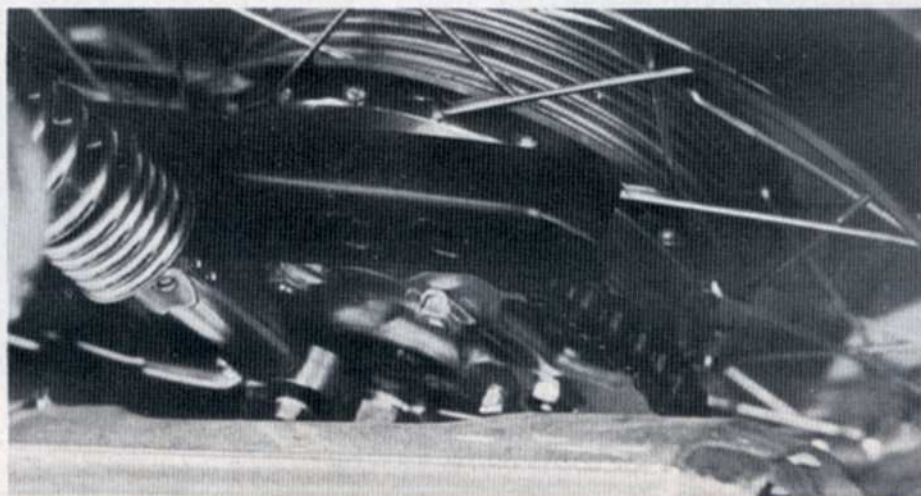
Avant de monter la chaîne, la nettoyer soigneusement dans du pétrole, puis la pendre et la laisser égoutter. Ensuite l'enduire de Open Gear Spray produit spécial préparé par Motul qui se pulvérise au moyen d'une bombe. Vous pouvez remonter la chaîne au moyen d'une attache rapide, en faisant attention de la monter dans le bon sens, puis arrêter l'épingle au moyen d'un fil de fer fin. Ceci pour plus de précaution.

Avant de serrer les roues, tendre la chaîne convenablement, et aligner. Pour ceci, la roue avant étant bien droite, se reculer de quelques mètres, et s'assurer que la roue arrière est bien dans l'axe de la roue avant. Si tout ceci est effectué soigneusement, la tenue de route de la machine ne doit poser aucun problème. Vérifier tous les boulons, vis et écrous de la machine. Bien serrer les écrous de fixation moteur. Sur les derniers modèles, des rondelles d'épaisseur sont prévues entre le cadre et le moteur, permettant de serrer celui-ci sans exercer de contraintes sur le cadre.

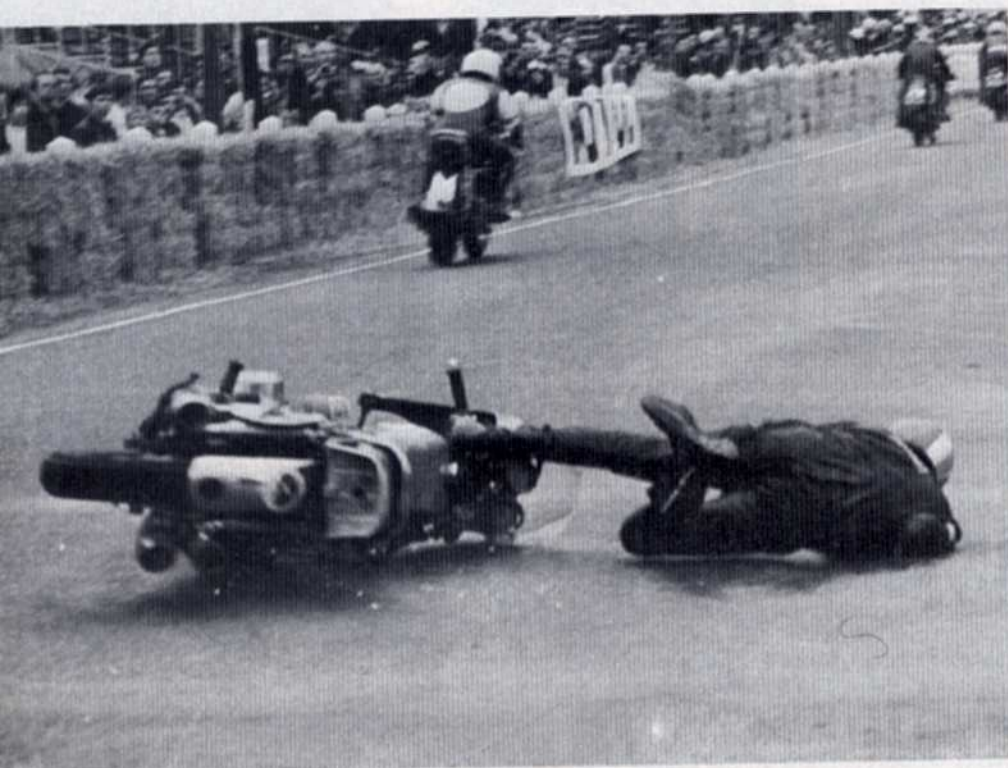
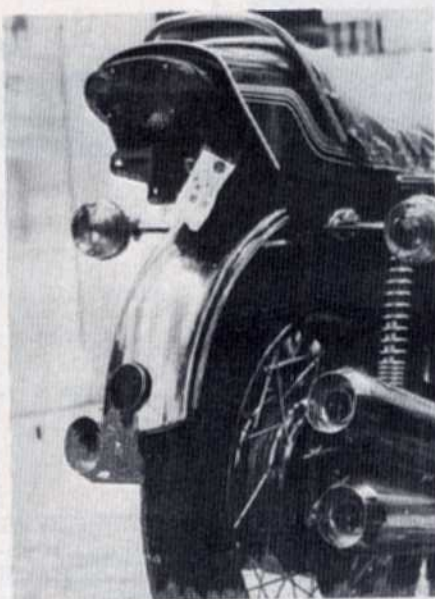
Vérifier également que le bras oscillant n'a



*Les points qu'il convient de voir sur une machine neuve (en haut) pour éviter cela (en bas à droite)*







pas de jeu et le serrer. Les écrous et fixations qui suivent doivent être montés au loctite (produit qui durcit en séchant, empêchant l'écrou de se desserrer). L'écrou doit être percé et arrêté.

- Colerette d'échappement (fixation des tuyaux sur les cylindres);
- Fixation des pots sur le cadre;
- Chicane;
- Cale-pieds.

Soigner particulièrement la fixation des pots (contre-écrou). Vérifier l'état des joints bleus joignant le tube d'échappement au pot.

Les cale-pieds passager ayant été enlevés, ils seront remplacés par un boulon avec écrou et contre-écrou. Pour cette fixation, percer un deuxième trou sur la patte de fixation du pot juste en dessous du trou d'origine, le plus bas possible. Ceci fait gagner quelques centimètres de garde au sol.

Le coude formé par les échappements droit et gauche peut être enfoncé au moyen d'un maillet de manière à aplatir le pot au maximum. Ce méplat permettra de prendre l'angle sans trop faire frotter les échappements.

Le carter latéral gauche doit être percé sur les côtés et fixé au cadre au moyen de fil de fer fin. Remplacer la molette par un boulon monté au loctite. Le carter latéral droit ne bouge pas, étant retenu par le bouchon d'huile.

Le kick de mise en route peut-être tordu de manière à venir contre le carter latéral. Ceci afin de ne pas gêner la position du pilote.

Une béquille étant obligatoire, garder la latérale, la centrale peut être supprimée... L'ergot de la latérale sera tordu vers l'arrière, afin de ne pas toucher dans les courbes.

La préparation de la machine étant ainsi effectuée, il reste à monter un guidon bracelet. Pour cela, monter des pattes de phare sport, le cuvelage de phare étant obligatoire. Pour les bracelets, il existe des guidons à demi-collier (Bohelin-Dumoulin). Ceux-ci ont la particularité de se monter et démonter sans sortir le Té de Fourche. La fixation est assurée par des vis.

Le frein à disque d'origine est très satisfaisant. Vérifier cependant assez souvent les plaquettes. Il m'est arrivé d'en user un jeu en une seule course. Pour la vérification, un trait rouge borde les plaquettes. Quand ce trait est entamé, il est bon de changer celles-ci.

Le frein avant ayant été purgé, vous remonterez la commande de frein le plus haut possible sur le guidon. Ceci afin d'attraper le bout du levier, ce qui permet d'exercer une pression moins forte sur lui. Pour cela, il est nécessaire de faire une bosse dans le cuvelage de phare.

Un amortisseur hydraulique de direction Kawasaki prendra place sur votre machine. Facile à monter, les fixations étant prévues d'origine.

Avec des bracelets, la position du pilote n'est pas parfaite, n'oublions pas que la machine est de série. Une petite astuce permet d'améliorer cela.

Vous défaites la garniture de selle, du moins la partie avant. Couper la mousse vers le milieu de la selle, à l'endroit de vos fesses