

MOTO

AVRIL 1972
N° 48 - 3 F 50

autopoche

**ESSAI
MOTO
Kawasaki
750 Mach IV**

1.200.000 KILOMETRES EN RENAULT 12

**ESSAIS CITROËN SM
TOYOTA COROLLA 1200**

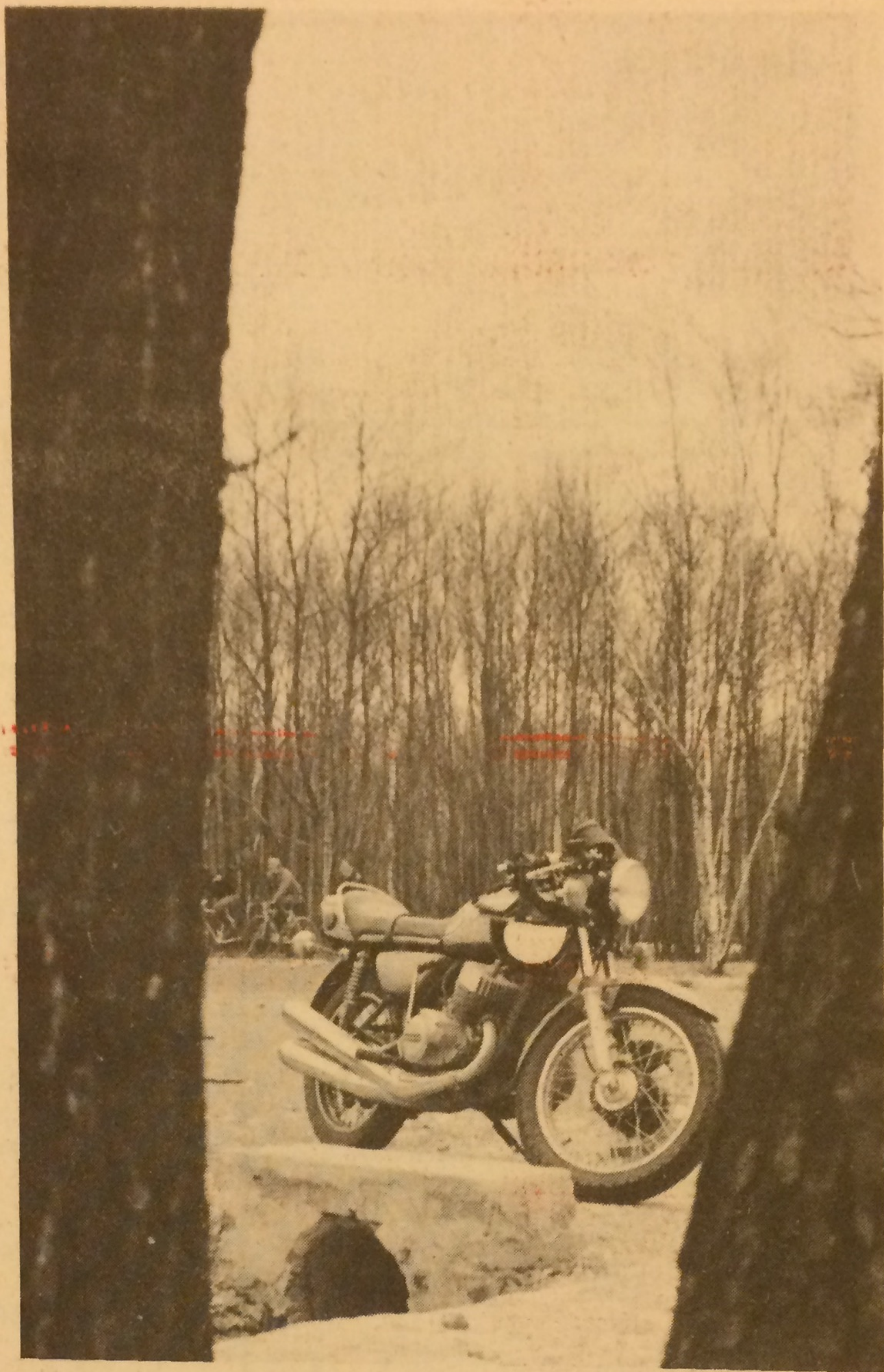
COMMENT GONFLER VOTRE SIMCA 1000



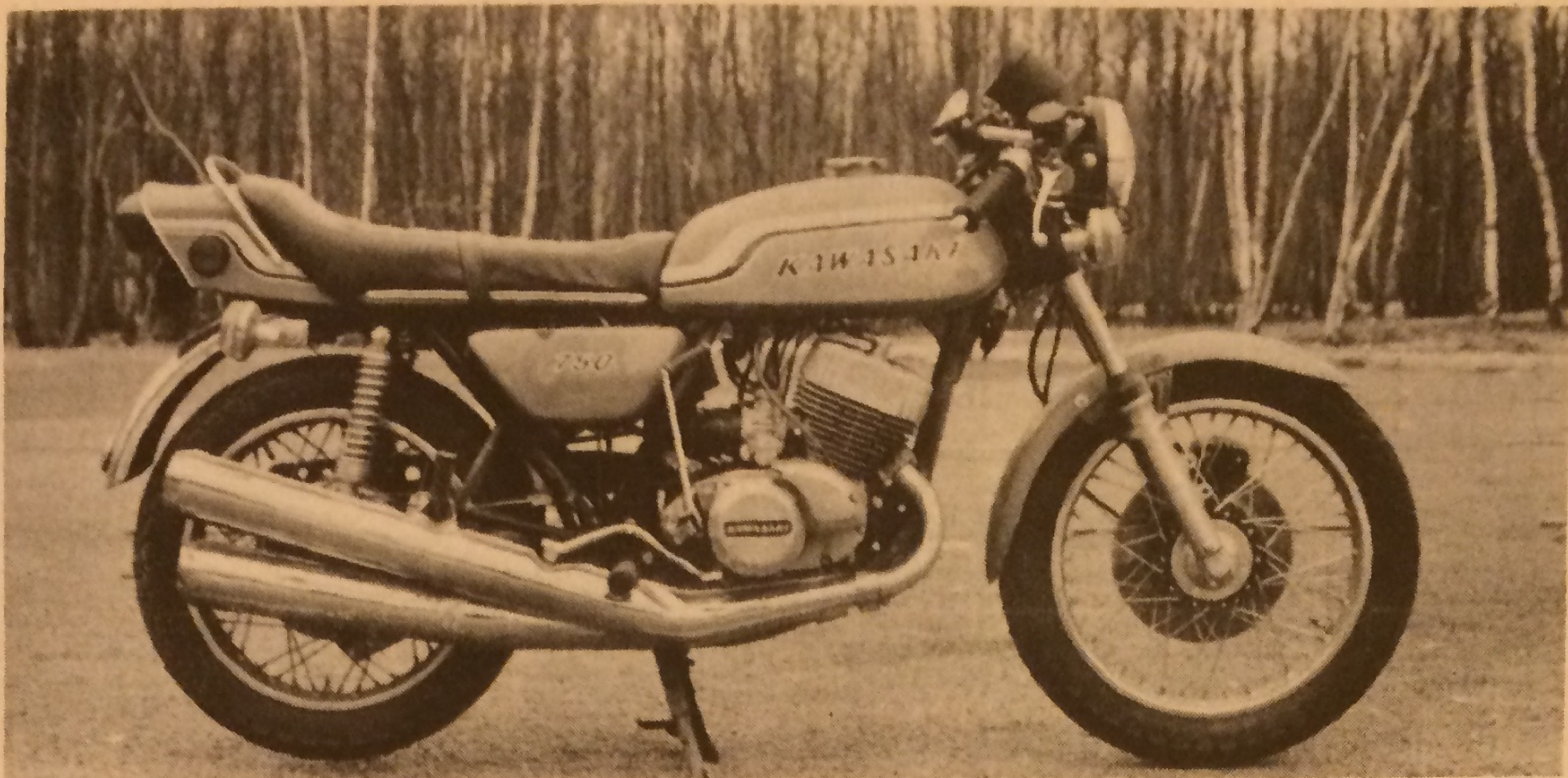
Quand la calandre d'une BMW
surgit dans votre rétroviseur
laissez le passage et venez essayer une BMW

KAWASAKI 750 MACH IV

par Christian BOURGEOIS de Moto-Revue



Quand on ne la voit pas à côté de sa sœur cadette, la 350 SD, la différence de taille n'est vraiment pas flagrante; c'est réellement une toute petite 750. Si nous comparons les dimensions des deux machines, il apparaît que la 750 est la réplique exacte de la SD à une échelle légèrement supérieure, mais toutes les cotes augmentant à peu près dans le même rapport ceci est surtout visible en comparant les deux motos. Je ne m'attarderai guère sur l'esthétique et la présentation de la machine. Soulignons seulement une fois encore, l'effort que fait Kawasaki dans ce domaine qui nous propose des modèles de plus en plus soignés.



Il convient cependant de noter quelques petites lacunes : la selle par exemple qui ne ferme pas à clé, laissant ainsi le petit coffre dissimulé dans le dossier à la portée de toute main mal intentionnée. L'amortisseur de direction dont l'emplacement est prévu n'est livré qu'en option.

Par contre, pour retourner dans le domaine des qualités, la fourche avant avec ses fourreaux, en alliage léger est plus agréable à l'œil que celle, peinte, de la 350 et, ce qui ne gache rien, aussi efficace que jolie.

Le gros phare, d'une esthétique très particulière et ma foi fort réussie, permet une bonne vitesse de croisière de nuit. Un système pratique de graissage par pompe manuelle est prévu pour la chaîne arrière.

Heureusement que la machine est basse (un pilote de 1,60 m a les pieds bien à plat sur le sol) sinon la pénible opération de « kickage » serait bien difficile à effectuer une fois en selle. Première opération, relever le repose-pied et déplier le kick. Ce dernier étant fort long oblige à lever haut le pied pour l'atteindre, ce qui n'est pas toujours facile avec un cuir, un barbour et des grosses bottes. Enfin pour vous consoler le moteur, s'il est chaud, démarrera au premier coup. Par les plus basses températures, trois poussées successives ont été le maximum mais dans ce cas il faut actionner du pouce droit la manette commandant l'enrichisseur.

Au chapitre de la mise en route, j'ai noté avec plaisir le robinet d'essence à dépression que vous pouvez sans crainte laisser constamment en position ouverte. Comme à l'accoutumée, la prise en mains s'est faite dans les encombrements parisiens et là, je puis vous assurer que la Kawasaki 750 ne manque pas d'atouts pour plaire.

La 750 est extraordinairement souple. Il n'y a pas énormément de chevaux à bas régime, bien sûr, mais suffisamment pour vous permettre de lâcher l'embrayage dès 1.500 - 2.000 tours ; ils viennent ensuite très progressivement et, contrairement aux autres trois cylindres de la marque, sans aucun à-coup. Ainsi pas de brusquerie, pas de surprise à avoir ; cette maniabilité et cette souplesse, alliées à un freinage (enfin !) digne de tous les

éloges, vous amènent à réaliser des moyennes urbaines époustouflantes et ce, sans prendre de risques inutiles. La moto très étroite se faufile partout, braque bien, même avec le petit guidon de notre essai et les clignotants, très visibles sont là pour signaler clairement vos intentions.

La béquille centrale n'est pas un modèle du genre et les 192 kg de la Mach IV sont aussi durs à soulever que les quelque 230 kg d'une Guzzi par exemple.

Ceux pour qui une grosse cylindrée est avant tout une sonorité grave et envoûtante seront déçus ; la 750 Kawa n'est guère représentative de sa cylindrée sur ce point sinon quant au niveau sonore. Sec, métallique, son « bruit » est très caractéristique du deux temps.

La recette est simple : une bonne tenue de route, un bon freinage, un moteur super puissant et moins de 200 kg cela ne peut que donner des résultats extrêmement probants. Sur nos petites départementales j'avoue que je m'en suis donné à cœur joie, dommage seulement que la pluie se soit mise de la partie et m'ait contraint à modérer mes élans. A ce propos il faut remarquer que nos amis japonais font des progrès dans le pneumatique et que les Yokohama de 3.50 X 19" à l'avant et de 4.00 X 18" à l'arrière ont une adhérence très satisfaisante sur le mouillé.

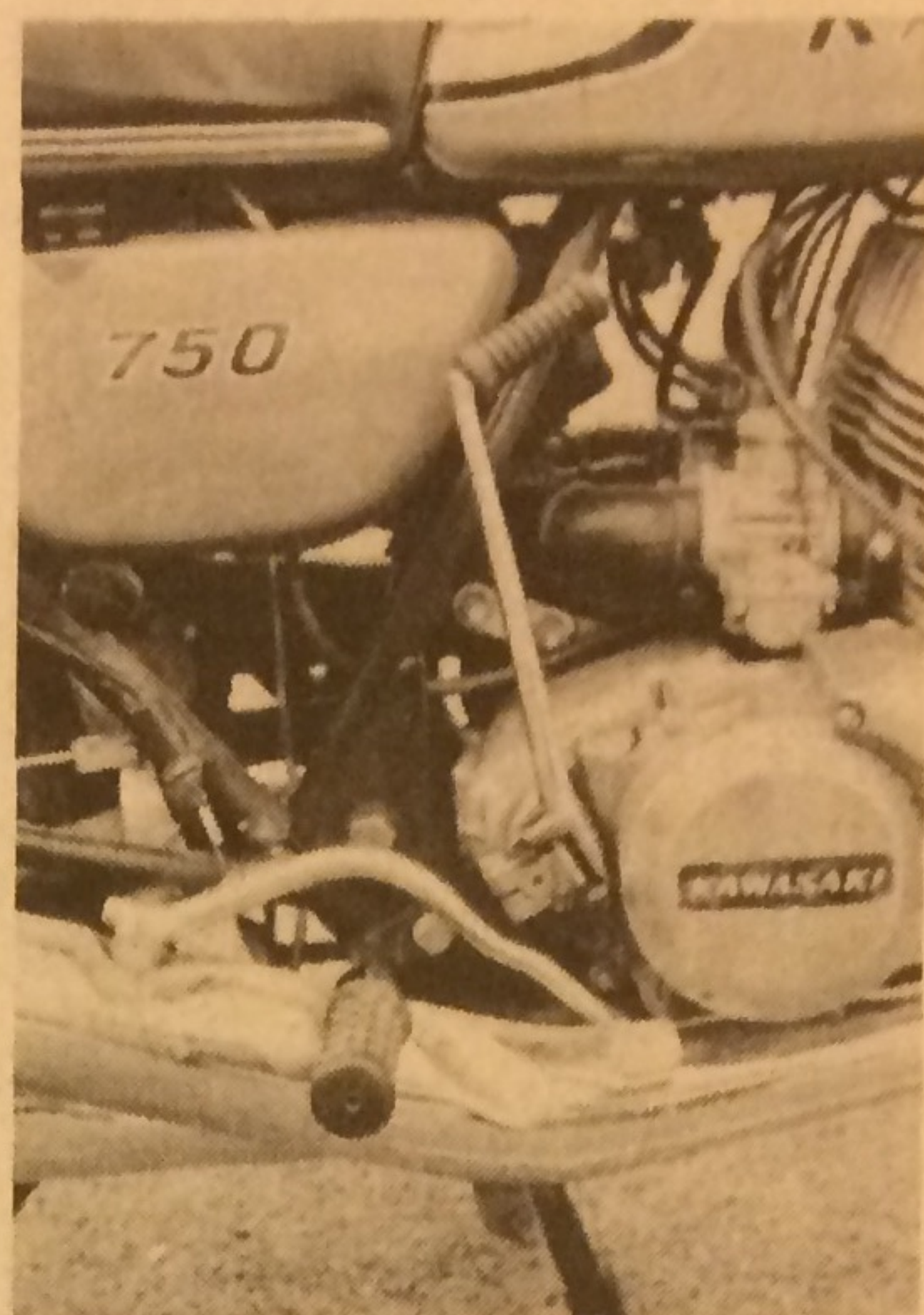
L'embrayage est un peu dur à actionner mais il reste dans une très bonne moyenne et semble accepter tous les mauvais traitements avec la meilleure volonté. Les commandes pédestres, bien disposées, un peu en avant toutefois pour adopter une position semi-couchée, sont parfaitement douces et efficaces.

La boîte est bien sûr à cinq vitesses avec une première assez courte et avec le point mort en bout de course et non entre la première et la seconde. Les vitesses passées pour ne pas se retrouver au point mort juste à l'entrée de l'épingle. Enfin, dans ce cas, ladite première est bien vite repassée, mais cela fait quand même un petit frisson.

En ville, la recherche du point mort ne pose aucun problème et c'est là un gros avantage.



— En relevant la selle on a accès au coffre à outils, logé dans le dossier arrière.



— La longueur du kick oblige à replier le repose-pied lors de la mise en marche.

CARACTERISTIQUES

MOTEUR

Trois cylindres, deux temps, refroidissement par air. Alésage 71 mm, course 63 mm ; cylindrée 748 cm³. Puissance 74 ch à 6800 tr/mn. Couple maximum 7,9 mkg à 6500 tr/mn. Graissage séparé du type Injectolube. Allumage électronique à décharge de condensateur. Alimentation par trois carburateurs Mikuni de Ø 32 mm. Mise en route par kick. Equipement électrique : alternateur 12 V et batterie 12 V 6 Ah.

TRANSMISSIONS

Embrayage multidisques en bain d'huile, transmission primaire par pignons à taille droite, secondaire par chaîne, boîte de vitesses à 5 rapports.

PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire double berceau, fourche télescopique, suspension arrière oscillante avec éléments télescopiques séparés à dureté réglable. Jantes acier. Pneus : 3.25-19" à l'avant 4.00-18" à l'arrière. Freins : avant à disque à commande hydraulique, arrière à tambour Ø 180 mm à commande mécanique simple came.

DIMENSIONS

Longueur hors tout : 2080 mm
Largeur hors tout : 850 mm
Hauteur hors tout : 1145 mm
Empattement : 1410 mm
Garde au sol : 175 mm
Capacité du réservoir d'essence 17 l, du réservoir d'huile 2 l.
Poids : 192 kg.

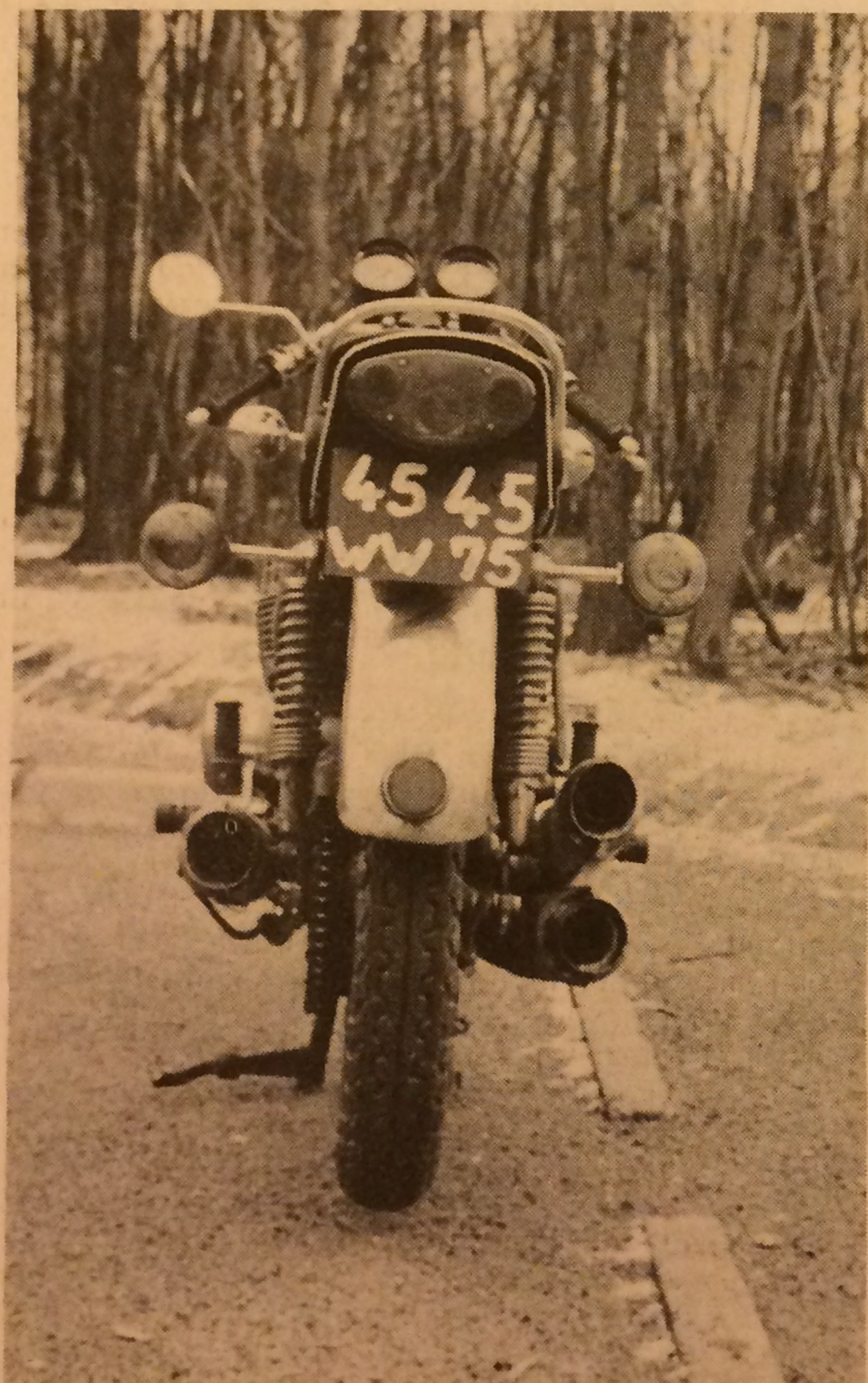
A l'heure actuelle aucune autre 750 cc commercialisée ne permet de croiser en toute tranquillité à près de 190 km/h. En dépit de ses performances époustouflantes — tant pis, je ne peux plus vous faire languir plus longtemps, je vous les dévoile — 187 km/h et des poussières en position assise, 198 km/h en position couchée, la 750 Kawasaki n'en est pas pour autant un monstre sacré. Chez Kawasaki on a progressé à pas de géant.

La 500 Mach III c'était déjà un événement mais elle tenait beaucoup de la machine de course déguisée. Sa grande sœur de 750 cc, la H2 est beaucoup plus civilisée, et bien que capable de performances supérieures demande beaucoup moins de savoir faire. En un mot c'est le dragster à la portée de tous.

12" 1 aux 400 m D.A. et 24" 6 aux 1.000 mètres D.A., ce sont des performances hors du commun qui nous permettent de ridiculiser proprement tout ce qui roule sur deux ou quatre roues. Pour réaliser ces chronos il n'y a pas de précautions spéciales à prendre. Il faut faire en sorte de charger l'avant le plus possible, donc s'asseoir tout en extrémité de la selle. La bonne souplesse du moteur et son couple important dès les bas régimes font qu'il n'est pas nécessaire de se livrer à un savant exercice avec l'embrayage d'une part et la poignée des gaz d'autre part.

Avec de larges zones mouillées en particulier dans Couard, Les Biscornes, les Gendarmes, les temps au tour ont été grevés de lourdes secondes de pénalité. Que dans ces conditions il ait été possible de boucler un tour du routier en 4' 23" juste, soit une moyenne de 125,676 km-h, montre bien les énormes possibilités de la Big-Kawa. A titre de comparaison sur une piste idéale nous avons réalisé 4' 23" 5 avec la 500 Mach III pourtant connue pour son tempérament explosif. Il est toujours très délicat de procéder par déductions.

Sur le routier le comportement de la H2 est sain. La tenue de cap est bonne et il faut arriver sur l'abominable ligne droite de la forêt pour qu'elle soit prise en défaut. La bosse bien connue de tous les utilisateurs du routier savent combien ce passage à grande vitesse, 180 km-h dans le cas qui nous intéresse, peut être délicat.



Le freinage représente un net mieux. En usage courant, le simple disque donne une entière satisfaction. En usage intensif, il laisse non pas entrevoir ses limites, il n'est pas sensible au fading, mais simplement une efficacité insuffisante. Chez Kawasaki, on s'est sans doute aperçu de cette demi lacune car sur la 750 Kawasaki tout est prévu d'origine pour le montage d'un double disque.

Dans la vie, on ne peut pas tout avoir et c'est somme toute logique. Des performances, des sensations, cela se paye, et le possesseur d'une 750 Kawasaki doit s'attendre à devoir verser en échange de celles-ci un lourd tribut aux pompes à essence. Avec une Kawasaki, on s'arrête d'autant plus souvent que la consommation est importante et la capacité du réservoir réduite. Il ne faut cependant pas dramatiser car il est possible en se limitant de descendre à des valeurs de l'ordre de 8-9 litres aux 100 km. Par contre, en exploitant au maximum les possibilités de la 750 Kawasaki, c'est sur 12-13 litres qu'il faut tabler.

Essentiellement sportive, la Mach IV a vraiment tout ce qu'il faut pour s'imposer dans ce domaine et les courses de 750. En usage purement touristique on peut lui faire quelques reproches quant à sa consommation en particulier, et quant à des petits désagréments tel le bruit, mais pour le pilote qui recherche avant tout des performances c'est très certainement une des machines les plus valables qui nous soit proposée.

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : Kawasaki
Prénom : 750 Mach IV
Date de naissance : Décembre 1971

Coloris : cadre noir, garde-boue avant, panneaux latéraux, réservoir et dossier de selle bleus, garde-boue arrière chromé.

Le sigle 750 figure sur chaque panneau latéral en noir souligné de blanc. Filets : blanc, bleu ciel, bleu foncé et noir sur les flancs du réservoir et du dossier.

Adresse en France : Sté Sidemm, 12, rue de l'Eglise - Paris XV^{me}.

PRIX :

Catalogue T.T.C. : 11.200 F
Carte crise : 70 F
Soit : 11.270 F

Si vous achetez à crédit :

Versement comptant 3.423 F plus 21 traites de 452,15 F.

ASSURANCES :

Tous usages, risques couverts : responsabilité civile, vol, incendie, défense et recours, garantie du passager transporté.

Prime annuelle : 672 F

Tierce collision

Prime annuelle : 1.183 F

Tous risques

Prime annuelle : 1.694 F.

Distribution en France : 160 concessionnaires, 200 points de vente.