

750cm³ pour



s'éclater!

IMAGINEZ le décor suivant : une grande avenue de Paris, à 18 heures, luisante sous une pluie froide de janvier, et grouillante de la cohorte quotidienne des quelques centaines de milliers de banlieusards se pressant vers leur tanière. Un flot de voitures, de taxis, de cyclos, ramenant leurs utilisateurs harassés sous une bruine qui n'en finit pas... Déprimant, n'est-ce pas ? Imaginez alors une singulière moto bleue, bleue comme un ciel de printemps, et narguant de tout

l'éclat de ses chromes, la triste uniformité de ce jour si banal...

En un mot, je venais de prendre possession de la 750.Kawasaki, et je vous assure que je planais vraiment à 100 000 lieues au-dessus de la sordidité journalière !

Désirée

Il faut dire que j'attendais depuis longtemps cet instant. Depuis début décembre exactement, date de la présentation officielle de notre bête en France.

Tandis que les confrères des hebdomadaires se disputent les faveurs, ou plus exactement un essai de la belle, nous, pauvre petit mensuel minable, désespérons d'avoir droit un jour à quelques miettes du festin.

C'est alors que survint Léon ! En effet, le « gros » Léon DON-GUY, expert ès Kawasaki en banlieue sud, attendait lui aussi « sa » 750. Mais vraiment la sienne. Il eût l'idée malheureuse de me promettre un galop d'essai dès qu'il aurait reçu sa bête.

Ce qui fit qu'en ce mercredi

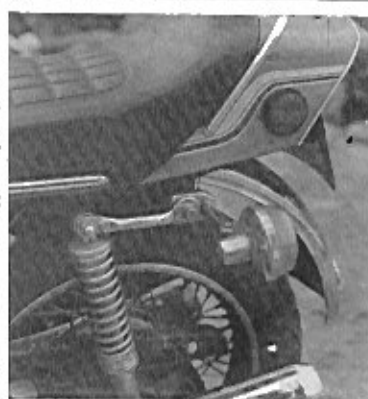
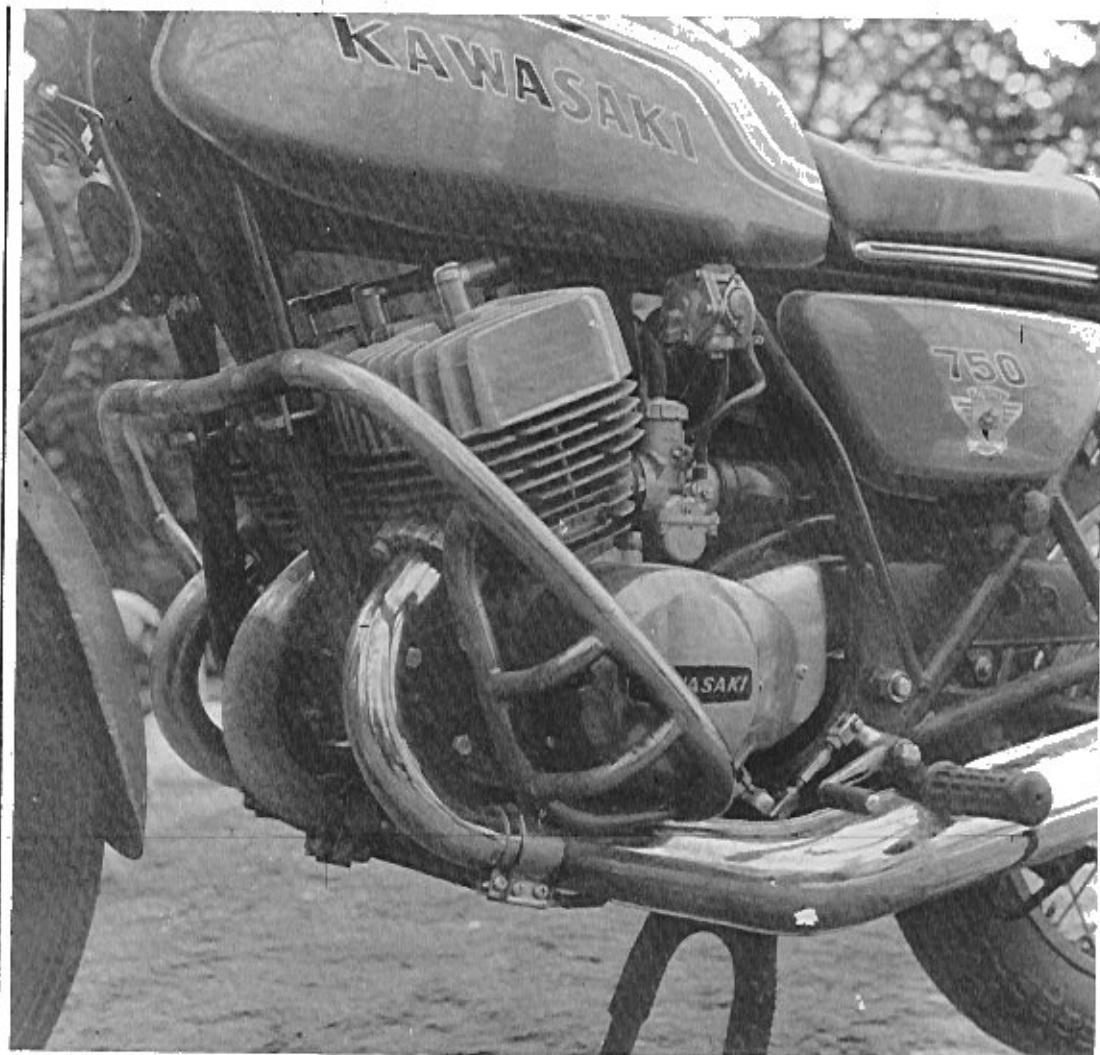
26 janvier, la machine étant juste déballée et montée, il avait à peine pu parcourir deux kilomètres que je la lui avais déjà kidnappée!
Il ne revit pour ainsi dire pas sa protégée durant toute une semaine. Avouez tout de même que des gens aussi sympas, ça ne se trouve plus...

Les présentations

Lors du cocktail sur l'eau offert par la SIDEMM, j'avais trouvé la 750 vraiment splendide. Je craignais cependant qu'une fois confrontée à la réalité des choses, c'est-à-dire dans la rue et non plus sur un stand habilement agencé, elle ne perde un peu de ses charmes. Heureusement, au fur et à mesure que j'arrachais les planches et les cartons qui la protégeaient jalousement, je fus rassuré: elle était aussi belle qu'au premier jour.

Et là, je serais inconditionnel, voire partial. Une moto, à partir du moment où elle ressemble à l'idée traditionnelle d'une moto, est forcément belle: dans le cas de la Mach IV, on n'a pas affaire à une «Usine à gaz». Toute 750 trois cylindres qu'elle soit, elle a été cependant dessinée à une échelle «humaine». De par ses dimensions, son équilibre, son raffinement, elle est aussi belle que l'éternelle G.50 Matchless. On ne saurait trop féliciter le constructeur des progrès accomplis depuis deux ans dans la finition et la présentation de ses machines. Alors que les premières 500 Mach III étaient plus que négligées, cette 750 ne saurait encourir que de menues critiques. La peinture, de bien meilleure qualité, les chromes mieux répartis, tout en n'étant pas utilisés abusivement, et surtout la noblesse des carter-moteurs polis et non plus vernis font qu'on ne se lasse pas d'admirer cette fameuse Mach IV. Tout en reprenant la trame esthétique de la 350 S 2, la 750 offre bien des améliorations, souvent fort judicieuses.

Le moteur, sur le plan encombrement, et surtout largeur est indéniablement réussi et, relégué la 500 cc au rang de réalisation maladroite. Les trois Mikumi de 32 mm et leurs manchons d'admission sont aussi accessibles que possible, et l'on remarque qu'ils sont montés sur des pipes souples. Le cadre, très différent de celui des 500, s'inspire beaucoup de celui de la S 2. La fourche est bien véritablement splendide, avec ses fourreaux bien dimensionnés; et sur-

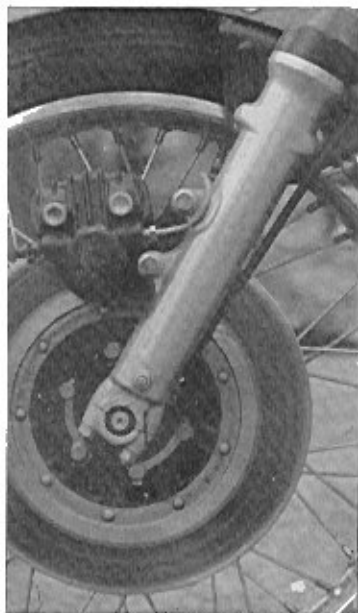


tout, on note l'élégant mécanisme qu'elle supporte: je veux parler du frein à disque hydraulique. Des ancrages sont même prévus sur le fourreau droit pour l'adjonction d'un deuxième disque... Le pied, quoi! Finies les remarques virulentes contre les freins Kawasaki! Avouons que le constructeur n'a pas eu une trop mauvaise initiative... Quant au frein arrière, s'il a pris de l'embonpoint par rapport à celui de la 500 cc, et se commande par tige, il n'en est pas moins simple came et non ventilé.

Le carter de chaîne symbolique, les trois pots relevés, la selle qui se soulève, mais ne ferme pas à clé, tout cela est identique à la S 2. Hormis deux détails: 1. Le dossier, au contraire de celui de la S 2 est «étanche». C'est-à-dire qu'il n'y a plus de risque de perdre par des trous les outils qui traînent dedans, où pire (exemples vécus plusieurs fois!) des tendeurs follement épris des rayons de la roue arrière. 2. La selle soulevée offre à nos yeux éblouis trois curieuses petites boîtes qui s'avèrent

être, renseignement pris, des boîtiers électroniques. Car la 750 Kawasaki est équipée d'un allumage électronique. Quand je vous disais que le constructeur avait de bonnes initiatives! Si vous ne comprenez pas, demandez donc pour voir à un utilisateur de Mach 3 à allumage classique ce qu'il en pense...

Enfin, terminons par le poste de pilotage: simple, net, dépouillé, il n'en demeure pas moins presque parfait; toutes les commandes électriques réunies en un tout-au-guidon à la main



gauche, une clé de contact centrale, un compteur journalier, un ensemble compteur compte-tours bien capitonné. La machine étant issue d'une présérie, elle n'était pas munie d'antivol de direction. Rassurez-vous, les modèles prochainement livrables seront équipés d'un antivol. Mieux : un Neiman. Vraiment, cette Kawasaki ne ramasse que des bons points !

A mettre entre toutes les mains :

Maintenant, je peux avouer que lorsque Léon DONGUY me donna les clés de la 750, je n'étais pas très à l'aise. En effet, un numéro de « Motorcycle News » que j'avais longuement compilé il y a quelques mois, présentait un essai de cette machine, où l'on voyait le monstre cabré d'une façon plus qu'impressionnante... Bref, j'étais sujet à une certaine appréhension lorsque j'enclanchais la première, et que

je me décidai à tourner tout doucement la poignée des gaz. D'emblée, le bruit est en quelque sorte rassurant, puisqu'il est loin d'évoquer les 74 hennissements promis dans la fiche technique. Plus sourd que celui d'une 500 Mach 3, il se rapproche assez de celui d'une T 500 Suzuki, sans doute à cause de la cylindrée unitaire de 250 cc.

La suite des événements me mit totalement en confiance : au bout de 200 mètres, j'étais déjà en 5e, mais à 2 500 tr/mn !

Car c'est le premier point frappant : la souplesse du moteur, pour ainsi dire égale à celle d'un 4 cylindres Honda. Je craignais, légitimement, que la puissance se déchaîne d'un coup comme sur la 500 cc Détrompez-vous, cette 750 cc pourrait servir de moto d'escorte présidentielle. De même, elle n'engorge pas comme la 500 : la première chose que je fis, fut d'ouvrir les gaz en grand à 3 000 tr/mn en 5e. La petite sœur aurait sans doute manifesté son mécontentement, en noyant une ou deux bougies. La 750, elle, repart sans hésitation, mais sans brutalité non plus. La suite de l'utilisation urbaine allait confirmer avec éclat cette souplesse. Je me servis en effet de la Mach IV pendant près d'une semaine comme de la plus banale des utilitaires, pour aller au bureau (35 km quotidiens en agglomération, périphérique, etc.) et je n'eus même pas l'angoisse coutumière aux propriétaires de 500 3 cylindres pris dans un embouteillage.

Les 150 premiers kilomètres se déroulèrent donc dans les pires conditions de trafic qui soient, et je ne pus que m'enthousiasmer de la docilité de ce monstre. Allant de pair avec un moteur aussi accommodant, la boîte de vitesses est un modèle de douceur. Kawasaki est revenu en effet pour ce modèle à son ancien système de sélection : toutes les vitesses en haut, point mort tout en bas. L'habitude s'acquiert très vite et, au bout, de peu de temps, on ne craint plus de se retrouver en roue libre à la suite d'un rétrogradage hâtif. Aucun claquement, si minime soit-il, ne vient agacer l'oreille sensible : tout passe « comme dans du beurre ».

Alors que le freinage de la 500 laisse déjà en ville entrevoir ses faiblesses, celui de la 750, après une certaine période de rodage (particulièrement pour l'avant) suffit largement à parer à toutes les surprises.

La maniabilité est également un des points forts de la bête, et, à titre d'exemple, laisse la 750 Honda assez loin derrière. Les clignotants, identiques à ceux de la S2, sont extrêmement visibles, et l'appel optique, s'il ne dispose pas d'une commande tout à fait fonctionnelle, est cependant très appréciable.

Au bout du compte, nous avons donc l'addition suivante : 750 cc + souplesse + boîte de vitesse douce + freinage correct = une 750 cc des plus « urbaines ». Ou, en langage plus clair, la



750 Kawasaki est incomparablement plus adéquate à la ville que sa cadette et sa benjamine, et ce, avec une cylindrée paradoxalement supérieure.

Ainsi, la 750 est facile à conduire et autorise une conduite très « coulée » impensable avec les autres 3 cylindres de la gamme. Je n'hésiterai même pas à soutenir que cette machine est véritablement à mettre entre toutes les mains en ville, ce qui n'est pas le cas de la H 1 et de la S 2, véritables « racers » de route.

Mais je vous entends depuis le début de l'article me psal-

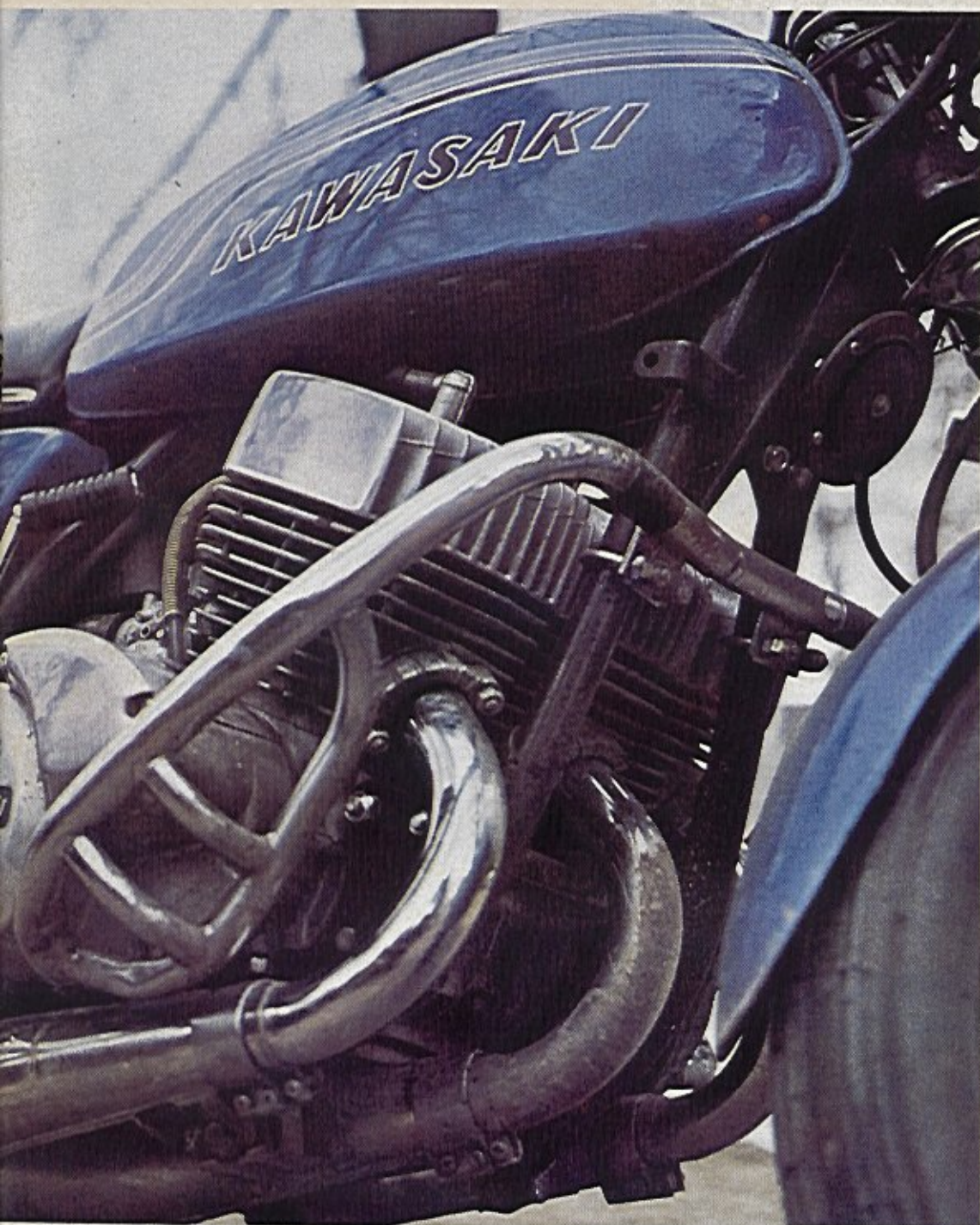
modier : « Et la consommation ? » Je vois même certains « soupapistes » qui s'apprêtent à ricaner dans leur coin, d'autres qui se roulent par terre de rire !

En ne dépassant pas 4 000 t/mn en ville, 10 litres aux cent kilomètres. En cinquième, cela veut dire 120 km/h. Soit le double des fatidiques 60 km/h. Alors, à vous de conclure.

Pour ce qui est des défauts, je pense que la selle est un peu haute et que l'obligation de relever le repose-pied du pilote pour manœuvrer le kick n'est pas fameuse, d'autant plus

que, contrairement à la plupart des machines japonaises actuelles, il n'est pas possible de redémarrer le moteur en prise. Au ralenti, on note quelques vibrations, sans grande incidence cependant, et l'embranchage, quoique d'une commande très douce, « attaque » seulement sur quelques millimètres, ce qui, sans habitude, provoque quelques crissemments de pneu arrière au rétrogradage.

Quoi qu'il en soit, ces quelques défauts ne peuvent estomper les attraits de cette Kawasaki, qui est peut-être une des plus fabuleuses 750 cm³ de ville.



Sur route : un tracteur qui irait à 200 km/h !

L'essai routier ne se fit pas dans des conditions atmosphériques très clémentes. Ainsi le thermomètre indiquait - 3° lorsque je partis, à la tombée de la nuit. Mon périple devait tout d'abord démarrer au mans, et c'est avec seulement 200 km au compteur que je me lançais dans les grands espaces. Traversée tranquille de la vallée de Chevreuse, puis route tout aussi tranquille jusqu'à Chartres. De même qu'en ville, la surprise vient de la docilité de cette 750.

La puissance, pourtant considérable, vient très progressivement et associée à une excellente partie cycle, permet d'adopter le style de conduite exactement désiré. Ainsi, pour parfaire le rodage, je conduisis très « pépère » d'une façon que la 500 « trois pattes » n'aurait certainement pas accepté : reprise à 3 500 t/mn, passage de 5 rapports en 300 mètres, etc. Résultat ? Un vrai pullman ! Pas de broutage, le moteur, contre vents et marées, emmène son maître dans le plus grand confort et avec une sécurité totale.

La boîte de vitesses est réellement au-dessus de tout reproche, mis à part une première un peu courte sur route, mais très pratique en ville. Quant au freinage, si je ne pouvais pas encore utiliser les pleines possibilités de la bête, il ne montra aucune faiblesse du côté du frein AV, en particulier, même s'il s'est vraiment « mis en place » vers 250 km. Je ne voudrais pas redire tout ce qui a été dit sur le frein à disque. Je n'ai pu que m'enthousiasmer sur son comportement : c'est formidable ! La commande est sans doute plus dure que celle d'une



750 Honda, mais en contrepartie, les résultats sont légèrement supérieurs.

Le frein AR, loin d'être « démentiel », se comporte tout de même assez bien, étant la plupart du temps « économisé » grâce à son collègue avant.

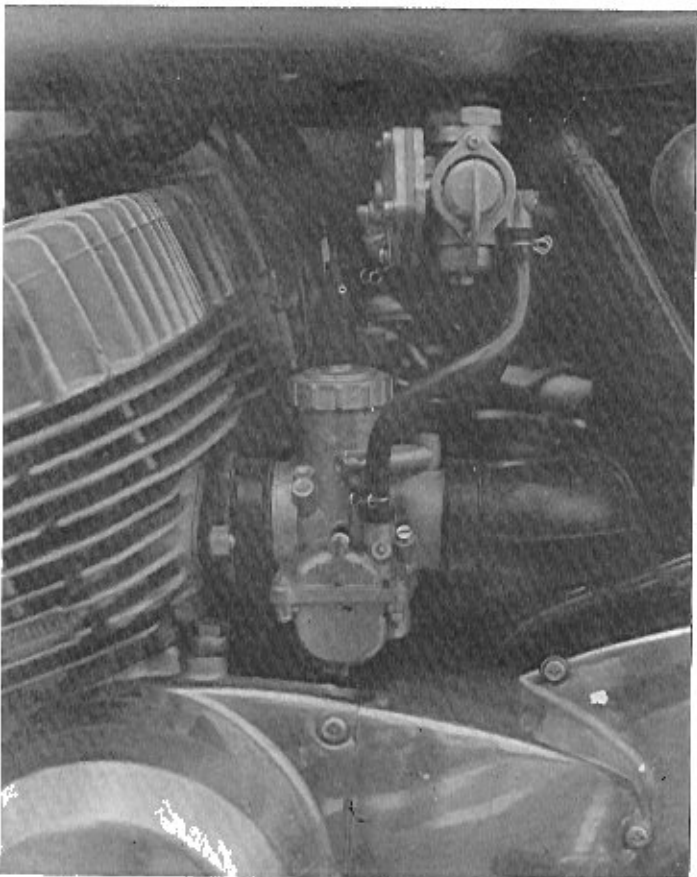
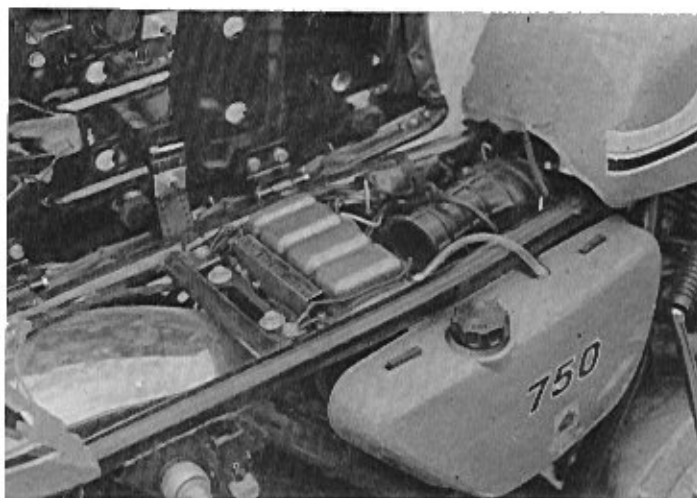
Les suspensions avant sont très satisfaisantes et s'accordent assez bien avec des amortisseurs arrière, qui, eux, sont tout de même assez secs.

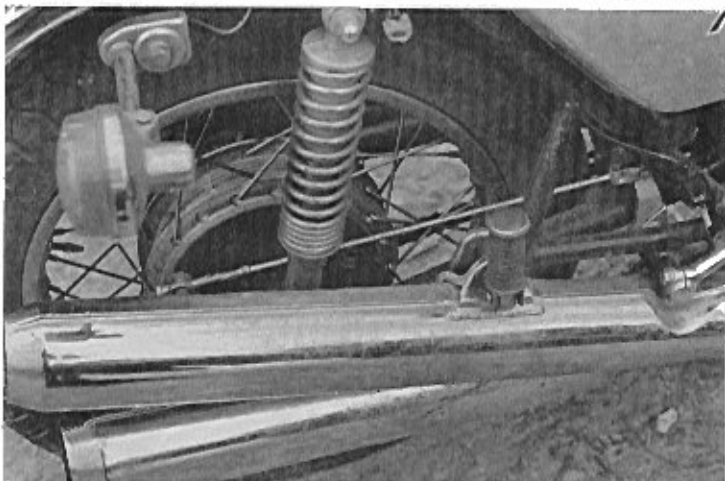
Après ces premiers kilomètres sur route, avec cette Mach 4, j'étais donc aussi émerveillé que lors de la première rencontre. Aurais-je la même opinion le lendemain ? Vous allez le savoir bientôt.

Le monstre des autoroutes

Après avoir quitté Le Mans par un temps décidément de plus en plus froid, j'atteignis Roubaix dans la soirée. N'ayant pas prévu de manchons et de gants fourrés, je dus m'arrêter maintes fois, les doigts gelés, sans pouvoir même débrayer. La France, comme vous le savez tous, dispose d'un curieux réseau routier : si vous désirez aller d'un point quelconque à Paris, tout va bien. Mais si vous voulez traverser une bonne partie du pays sans passer par Paris, vous vous retrouvez irrémédiablement sur des routes mal entretenues, mal signalées, et surtout rarement bordées de stations d'essence. Ayant donc 500 kilomètres au compteur, je m'autorisais à chatouiller le 5 000-5 500 t/m ; sur ces fameuses petites routes défoncées, cela implique des vitesses largement supérieures aux fatidiques 110 km/h. Dans ce domaine encore, j'ai été agréablement surpris par les possibilités de la Mach IV : sur la moitié du trajet Le Mans-Rouen, il est permis de dire, sans exagération, que la roue avant n'a pas touché terre ! Eh bien, malgré tout, je n'ai pas noté la moindre amorce de guidonage et je n'eus même pas à me servir du frein de direction. Un amortisseur hydraulique ne se justifierait pas vraiment sur cette machine. Grâce au guidon plat et à la puissance considérable mais progressive, les parties de « roue arrière » sont, pour ainsi dire, à la portée du premier venu.

Le frein avant s'est avéré satisfaisant, malgré sa commande un peu dure. Bref, tout serait parfait si... les pompes à essence étaient plus nombreuses ! En effet, si à 3 500-4 000 km/h la consommation tourne autour de 10 litres aux





La machine étant insuffisamment rodée (1 300 km) nous publierons les chronos dans le prochain numéro. Objectivité oblige !

lement du monde à 190 km/h compteur. Alors qu'avec la 50 Mach III, ces 200 km auraient été le théâtre de changements de vitesses incessants, pour se maintenir dans la bonne plage de régime, la 750 ne semble jamais faiblir. Un camion qui dépasse? Freinage, 100 km/h. La voie est libre? Le «taquet» et en un rien de temps, l'aiguille indique à nouveau 180-190 km/h. Sans avoir rétrogradé. Toujours en 5e!

La puissance, supérieure à celle de la 750 Honda, se déchaîne à tous les régimes, d'autant plus que les rapports d'origine sont assez courts.

Le freinage, lui aussi, est séduisant et ne saurait en rien être comparé à celui de la 500; on roule «tranquille» à 160 km/h.

Moment d'inattention. Horreur! On réalise soudain que la voiture qui vous précède à 80 km/h vient de freiner!

Avec la 500, c'est la grande frayeur, la roulette russe. Mais sur la 750, on s'arrête, décontracté! C'est tout. D'autre part, sur un tel monstre, on s'aperçoit que certaines grandes courbes de l'autoroute, insensibles à 140 km/h, s'avèrent assez redoutables avec «50 bornes de mieux».

La tenue de route est très acceptable en elle-même et ne saurait mériter que des compliments dans son ensemble. Mais un phénomène désagréable surgit une fois les 150 km/h franchis: l'avant devient léger, léger, et on serait tenté de croire que la direction devient imprécise.

Je n'ai pas essayé l'engin sur le mouillé, mais cela doit d'autant plus se ressentir. Quoiqu'il en soit, cela ne présente en fait rien d'alarmant, et disparaît peut-être avec un autre profil de pneu et quelque peu d'attention envers la fourche.

Ensuite, si les faits exposés ci-dessus ne sont pas vérifiables mathématiquement, en revanche, il est un point tangible, prouvé... et éprouvé: la conduite sévère implique 16 l au 100 km.

Avec un tel réservoir, l'autonomie ressort donc à 100 km. Autrement dit, une humble R 50/5, avec ses 145 km/h en pointe, battra régulièrement la Mach IV sur long parcours! Mais, alors là, la boucle est bouclée et on retombe dans le cercle vicieux entourant la «GT» idéale...

Quoiqu'il en soit, je dirais pour finir qu'à l'heure actuelle, vous ne pouvez acheter mieux que la Mach IV pour moins d'argent.

Car elle ne coûte vraiment pas cher, cette époustouflante Kawasaki!

J.-P. FRISQUET.

cent kilomètres, 1 000 ou 1 500 tr/mn de plus exigent 3 litres supplémentaires: 13 litres aux cent; ce qui réduit l'autonomie à 120 km.

Et sur cette route déserte, ce qui devait arriver arriva: panne sèche! Cet incident m'aigrit d'autant plus qu'une vieille 2 CV, dépassée 50 km auparavant, me repassa devant le nez, alors que je poussais mes 190 kilos sur le bas côté. Et en trois kilomètres de poussette, par moins 5°, c'est fou ce que l'on peut méditer.

L'«incident» s'étant reproduit peu après, j'arrivais à Roubaix alors que la nuit était tombée depuis assez longtemps. Qu'importe: je pus tester l'éclairage. Disons tout de suite que ce n'est pas encore la perfection, mais qu'il est possible de rouler de nuit à 120-130 km/h sans trop de problèmes.

Ayant passé la nuit à Roubaix, je songeais à prendre le chemin du retour. Avant le départ, je refis le plein du réservoir d'huile: l'«injectolube» d'après la quantité d'huile rajoutée, uti-

lise environ 2 litres aux 600 km. L'autoroute du Nord allait me permettre de compléter le tableau d'essai: le kilométrage étant relativement important, je décidais d'«ouvrir» un peu plus.

Et c'est là que la 750 Mach IV m'a encore étonné: la puissance et la souplesse du moteur sont telles qu'une fois la 5e enclenchée, on pourrait descendre jusqu'à Marseille sans rétrograder.

Malgré un fort vent de face, la bête m'amena le plus faci-

