

# Moto Revue

**SPECIAL DÉFONCE**

Spécial vacances :  
112 pages de délire !

266 km/h  
sur une moto de série !

Turbo 1100 GPZ  
Boxer Bike

Fiction :  
moto souterraine !

Essai : les plus  
« grosses » du monde

N° 2617. Jeudi 28 juillet 83. 17 F - 135 FB  
6 PS - 3500

# L'INCROYABLE DEFI

## MOTO contre JET

M2163-617-17F

DEFI

HONDA



## COUVERTURE

### Ça fait du bien de délirer !

Oui, ça fait du bien... Délirer un bon coup, et partir en vacances: le rêve ! Depuis quelques années, nous avons tous envie de faire de ce dernier numéro de juillet, ce Spécial Vacances, un Spécial Délire. Nous l'avons donc re-baptisé: Spécial Défonce ! Chaque fois, nous cherchons les idées les plus folles... et essayons de les réaliser. Pas toujours facile. L'an dernier, c'était la course contre le TGV et le Capitole. Vous, ça vous a bien plu. Les Pouvoirs publics, moins... Cette fois, nous voulions trouver encore plus fou: la moto contre le jet, le turbo contre le réacteur. Alors nous nous sommes battus, sur la piste de l'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence, contre un Alphajet de la Patrouille de France. Et deux fois la moto a battu l'avion. Mais là ne s'arrête pas le délire de l'été. Nous avons réalisé le chrono le plus rapide du monde au guidon d'une moto de série: 266 km/h sur la route au guidon d'une 1135 R Godier-Genoud !

Et, pour vos vacances, nous vous proposons quelques pages de fiction: une randonnée sous... Paris ! En espérant que notre délire sera le vôtre. Bonnes vacances, et rendez-vous le 1<sup>er</sup> septembre dans les kiosques.

**DIRECTION**  
 Directeur de la publication :  
 Patrick Cassanovas.  
 Président du comité de rédaction :  
 Serge Pozzoli.

**REDACTION**  
 Rédacteur en chef : Eric Glein.  
 Chefs de rubrique :  
 Vitesse : Ph. Michel.  
 Tout-terrain : X. Audouard.  
 Secrétaire de rédaction :  
 Hans L. Hostla.  
 Rédacteurs :  
 Philippe Amand,  
 Patrick Boulland,  
 Yves Belleville,  
 Jean-Louis Barnardelli,  
 Christian Delahaye,  
 Gilbert Roy,  
 Gérard Rorrey (studio photo),  
 Antoine Peyralade (documentation).  
 Collaborateurs :  
 Raynald Lecerf,  
 Jean-Pierre Steiner,  
 Jacques Vivent.  
 Correction :  
 Rémi Barroux.  
 Secrétaire : Pascale David.  
 Photos : Canon.

**CORRESPONDANTS**  
 En France : C.B. Adréani, G. Delbos,  
 L. de Nadal, G. Mauget, J.-F. Meunier,  
 A. Pierre, G. Pilarczyk,  
 J.-M. Rieu, J.-P. Tourte,  
 B. Voret, J.-C. Virieu, J. Volland.  
 A l'étranger : Das Motorrad (D),  
 C. Carter et G. Spencer-  
 Davidson (GB), M. Walter (B),  
 M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacler (CDN),  
 Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),  
 H. Van Lozenord (NL), R. Patrignani,  
 M. Verrini, T. Gentilucci et C. Canzani (I),  
 P. Bellami et C. Sugl (J), P. Hussak (CS), G. Hochet  
 (Brésil).

**CONCEPTION GRAPHIQUE**  
 Direction : Claude Porchet.  
 Adjoint : Nadine Gros, Jean-Pierre Sneuw.

**PUBLICITE**  
 Au journal.  
 Directeur de la publicité :  
 E.-A. Bahmen.  
 Chefs de publicité : K.E. Dussine  
 et Ch. Huguet.  
 Adjoint pour le Sud : F. Josa.  
 Conception publicité : Enrico Carosi.  
 Adjoint : Marc Blanchard.

**ADMINISTRATION**  
 Moto Revue est une publication des Editions  
 Larivière S.A. Capital : 2 500 000 francs. - R.C.  
 Seine 57 B 7.188.15-17, quai de l'Orléans, 75019 Paris.  
 Tél. : 200.22.07. - Téléx : Motorvu 211 678 F.  
 C.C.P. : 118915 Paris.  
 Président : Patrick Cassanovas. Directeur gé-  
 néral : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain  
 Mahé. Abonnement : Monique Deregard. Petites  
 annonces : Véronique. N° de commission pari-  
 taire 61630. Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 1983. Ce  
 numéro : 17 F. Abonnements : France 375 F  
 (48 numéros). Etranger 520 F (48 numéros). Belgi-  
 que 3 040 FB (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2,  
 rue Chapral, 93800 Aulnay-sous-Bois. Les manus-  
 crits et documents non insérés ne sont pas ren-  
 dus.

### Turbo 4

Le turbo, ça nous fait tous rêver. Encore plus quand il s'agit d'une moto exceptionnellement belle ! (par Y. Belleville, photos A. Ernoult).

### Défi 8

Nous avons eu une idée folle : savoir combien de temps une moto pouvait résister contre un avion à réaction au décollage ! Voilà le résultat (par Y. Belleville, photos A. Ernoult).

### Frime 16

Un Ricain s'est fait une moto pas comme les autres, à base d'un moteur V8 Oldsmobile de 3,5 litres de cylindrée ! (par G. Roy, photos A. Ernoult/Nitro).

### Chrono 24

Dans la série délire, nous avons voulu réaliser un « chrono » au guidon de la moto de série la plus rapide du monde ! Résultat : 266 km/h... (par G. Roy, photos Ph. Michel).

### Grosses 32

Les quatre plus grosses motos du monde : Honda GL 1100 Aspencade, Harley 1340 FLT, Yamaha 1200 Venture, Kawasaki 1300 Voyager. Des motos de grand tourisme... de luxe (Das Motorrad, photos Das Motorrad, P. Behar et F. Bourret).

### Bol 72

16-17-18 septembre, Bol d'Or au circuit Paul-Ricard. Un super Bol, puisque ce sera la seule course de l'année réservée aux protos ! Voici le programme de la fête (par Philamand et Ph. Michel).

### Concours 79

Seconde et dernière partie du concours « Rocke et Roule » de *Moto Revue* et *Best*. Plus de 200 000 F de prix à gagner !

### Virée 86

Puisqu'il fait chaud, beau et que c'est l'été, notre Motard Heureux vous propose une balade « transméditerranéenne » qui vous fera découvrir tout le Sud en diagonale (par J.-P. Steiner).

### Eclate 96

Essayée pour vous aux USA, une moto d'exception qui fait rêver d'éclate tous les crossmen : la 500 Kawasaki « liquide » usine de Kent Howerton ! (par X. Audouard, photos F. Bourret et P. Behar).

### Raid 104



Une note d'humour pour finir. Puisque, cette année, nous ne pouvons aller passer nos vacances dans des contrées lointaines, nous avons trouvé une autre idée... souterraine ! (par J. Gaspard ; photos R. des Champs).

### Divers

Dernière heure (p. 20 à 22). Informations générales (p. 41 et 43), vitesse (p. 45 et 47), régionales (p. 50 à 56), vertes (p. 57 et 59). Mototrok (p. 48 et 49). Petites annonces (p. 64 à 71). Jouons Achat (p. 85).

par X. Audouard ; photos K. Howerton et X. Audouard

## LE CAFE DU COMMERCE

« — Dis, tonton Moto Revue. à quoi ça ressemble une 500 cross liquide ?

— Tais-toi, et lis. »



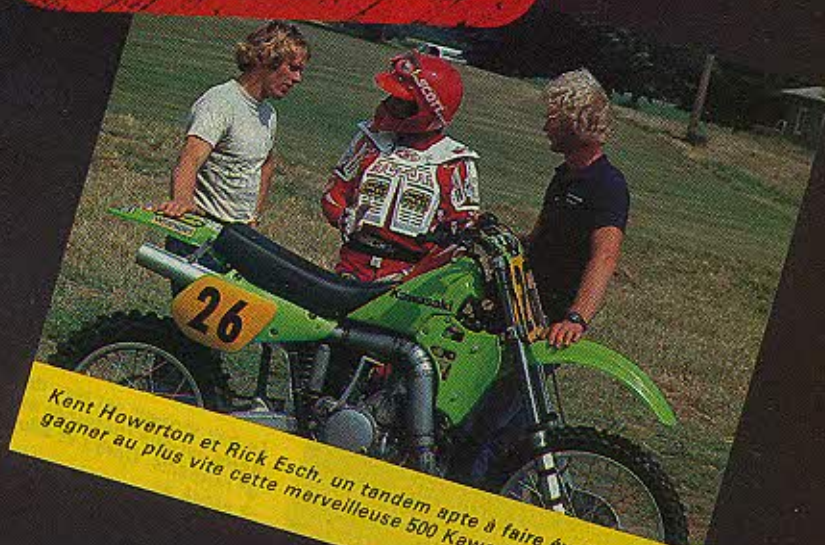
# LA 500 KAWA "LIQUIDE"



# "USINE" D'HOWERTON!

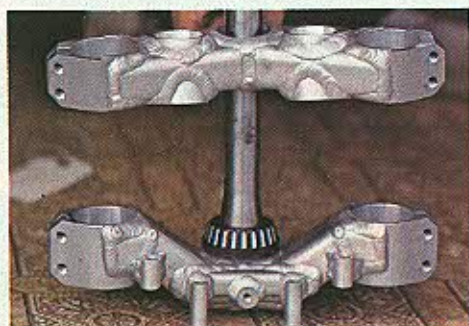
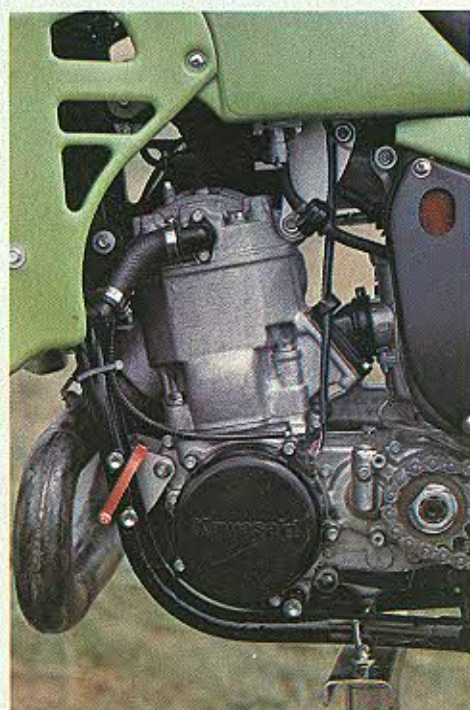


**INEDIT**



*Kent Howerton et Rick Esch, un tandem apte à faire évoluer et...  
gagner au plus vite cette merveilleuse 500 Kawa liquide !*

Quelle évolution depuis l'essai de la 500 Kawa de Brad Lackey en 1980 ! La moto d'Howerton est bien plus basse, plus maniable et sa puissance beaucoup plus exploitable que celle du « monstre » de 80 !



Quel boulot fabuleux sur ces seuls tés de fourche. Qui a dit que les Japonais ne savaient pas souder l'aluminium ?



Encore un remarquable travail de soudure sur ce bras oscillant et cette patte d'ancrage de frein. C'est beau, une moto d'usine.

Le bas moteur est issu de la série, tout juste la boîte est-elle renforcée sur les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> rapports. Carbu et allumage sont également « stock ».



**I**l devient de plus en plus clair que la prochaine étape majeure de l'évolution technique « cross », c'est le passage des 500 en « liquide ». Kawasaki a ouvert la brèche en confiant dès l'avant-saison des machines « liquides » aux jeunes Anglais Nicoll et Wright et, surtout, à l'Américain Kent Howerton, lequel en a fait le meilleur usage puisqu'il a longtemps mené le championnat U.S. 500 et reste aujourd'hui en course pour le titre, juste derrière Glover. Etant entendu qu'il n'était pas question de vous laisser plus longtemps dans l'ignorance au sujet des 500 « liquide », le choix se posait entre Kawa, Honda et même Suzuki, qui a rejoint le clan des « aquatiques » depuis une paire de grands prix. Honneur au précurseur, c'est la Kawa qu'on a essayée pour vous. En avant-première mondiale, bien sûr.

Il faut dire qu'entre la 500 Kawa usine et moi-même, c'est presque une vieille histoire. Le « monstre » que Brad Lackey avait amené au titre de vice-champion du monde 500 en 1980 est en effet une des toutes premières motos d'usine que j'aie jamais essayée. Une moto « renversante », de laquelle deux de mes vertèbres (tassées) conservent encore aujourd'hui un souvenir très précis. Depuis cette année glorieuse, il faut bien dire que Kawasaki s'est pas mal endormi, du moins dans la catégorie 500. Cette moto construite par Lackey pour Lackey (et conduisible par lui seul, serais-je tenté d'ajouter...) est restée sans lendemain. Absente des GP 500 en 81, elle est revenue sur la scène en 82 avec David Thorpe, mais dans une version de pré-série 83 plutôt qu'en véritable proto d'usine...

### **Kawa usine story**

L'histoire d'une moto d'usine est parfois étonnante, et il est intéressant de connaître les méthodes de travail des différentes compagnies... Kent Howerton est un ami de longue date, un garçon qui allie une personnalité discrète mais ô combien attachante, à des qualités de pilote respectées dans le monde entier (trois fois champion des USA, double-vainqueur de la Trans-USA et du GP des USA 250, vainqueur aux Superbikers, vice-champion super-cross, etc.). Longtemps pilote d'usine Suzuki (et à l'époque considéré comme le meilleur pilote U.S., voire du monde), Kent a été blessé très sérieusement deux fois de suite (poignet puis jambe), ce qui lui a valu deux saisons « off » et un transfert un peu inattendu (connaissant la fidélité du personnage) chez Kawasaki. Mais depuis Lackey, on l'a vu, Kawasaki manquait d'une tête d'affiche en cross. Le merveilleux Jeff Ward (le plus beau talent naturel du monde ?), toujours placé en 125 aux USA, ne gagnait jamais (avec une 125 Kawa qui n'était pas à la hauteur et des adversaires comme Barnett et O'Mara, il faut dire que c'était dur). Par ailleurs, dans les autres catégories, Kawa n'avait pas de pilote de tout premier plan, tant en mondial qu'aux USA. Ayant décidé de concentrer leur effort aux USA, les « verts » ont vu en Howerton (29 ans) le pilote de grande expérience qu'il leur manquait, à la fois pour faire évoluer et... faire gagner leurs machines. Nous sommes à San Antonio, au Texas et

Kent « Rhinestone Cowboy » Howerton raconte l'histoire de la première 500 cross « liquide » engagée dans un championnat (rappelons que Yamaha avait essayé hors championnat avec Carlqvist à San Anthonis — en 1981 — une 500 liquide qui allait très vite rejoindre un placard dont elle n'est apparemment pas ressortie à ce jour). Car vous l'avez compris, lorsque M. Howerton demande une faveur pour un ami à Kawasaki, on ne la lui refuse pas. Pour la seconde fois, à trois ans d'intervalle, je vais donc essayer une 500 Kawa usine. Mais revenons à Kent...

« Lorsque Kawa m'a engagé, j'étais censé piloter pour eux en 250, et comme font toujours les Japonais, ils m'ont invité à l'usine pour tester le matériel de la saison à venir. Que ce soit chez Kawa ou chez Suzuki, on travaille toujours intensivement, sur des circuits qu'ils essaient de faire ressembler de plus en plus aux nôtres mais qui — on le vérifie chaque année, et je crois que c'est le même problème pour les pilotes européens — ne nous donnent toujours que des indications incomplètes. Comprends par là qu'une fois retourné à la maison, lorsque les protos arrivent du Japon, tu as encore un maximum de travail à effectuer.

« Les Japonais travaillent généralement ainsi : pendant les essais, au Japon, ils ont une capacité d'accéder à tes moindres souhaits, assez incroyable. Il n'est pas rare qu'une remarque de ta part concernant des organes même fondamentaux soit suivie d'effets pratiques du jour au lendemain, voire dans la journée. A la fin de ton séjour, tu as généralement progressé et une synthèse de tes remarques est faite. Quelques semaines plus tard, tu reçois une moto neuve sur laquelle tu retrouves tes aménagements... et parfois d'autres que tu n'as jamais vus, réussis ou non, ça dépend. Lorsque les programmes de travail sont respectés, on a même le temps de retourner au Japon les protos modifiés par nous lors des courses d'avant-saison (Golden State series, Florida series...) pour qu'ils produisent la version définitive. Les importateurs, ici, aux USA, sont de véritables succursales de l'usine, et ont les moyens de travailler en profondeur sur les machines, d'autant que de nombreux techniciens japonais nous accompagnent. Chez Kawa, au service course-usine, il y a deux fois moins de personnes que chez Suzuki, mais les gars paraissent plus motivés, ils travaillent plus dur et le résultat est équivalent. Lorsque je suis donc arrivé au Japon pour prendre contact avec la 250, les ingénieurs m'ont expliqué qu'ils aimeraient avoir mon avis sur leur 500 ; je dis bien sûr, O.K. et — surprise ! — ils m'amènent une « watercooled » ! J'essaye donc la moto, et... elle me plaît ! Bien sûr, il fallait l'adapter à ma morphologie et à mes goûts (selle, réservoir, suspension), le moteur à mon sens avait trop de couple, mais la base me bottait, et j'ai tout de suite eu envie de tenter l'expérience ! Ils étaient ravis, m'ont amené en une heure un cylindre qui faisait prendre plus de tours au moteur, tout en supprimant un peu de « trop-plein » de couple à bas régime. Il faut dire que les pilotes japonais n'aiment pas les 500, et que sur leurs indications, les usines ont tendance à faire des motos « lentes », avec plein de couple mais qui ne montent pas en régime. J'ai demandé par la suite une boîte à six clapets au lieu de deux, et lorsqu'on a reçu la moto aux USA, elle les avait. Le cylindre aussi avait changé de gueule. On a dû, par la suite, beaucoup travailler l'amortisseur à la « Golden State », en Californie, et là ça commençait à bien aller. Puis le championnat a débuté. J'étais toujours « placé » jusqu'au jour où j'ai gagné les deux manches en Floride. Magoo tombait très souvent et Glover avait eu un ou deux pépins. Moi, j'avais pris confiance, je menais le championnat, tout allait bien. Depuis, j'ai eu moi-même une ou deux mauvaises manches et Glover est repassé, mais ma moto n'a pas cassé une seule fois. Pour un proto aussi novateur, c'est très positif. La moto ne nous pose aucun problème, on a

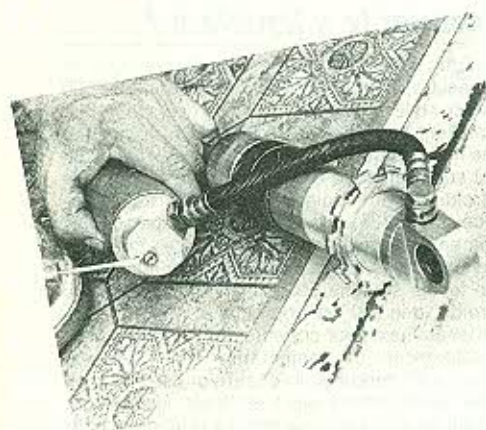
aménagé récemment un peu la fourche, c'est tout. »

### **Pourquoi le « liquide » ?**

Donc, une 500 liquide ça marche. D'après Kent et son mécano, Rick Eisch (qui a bien connu les 500 « ancien style » puisqu'il officiait déjà pour Pier Karsmakers au début des années 70), ça marche même mieux qu'une 500 à air. Rick explique : « En fait, il aurait presque été plus logique d'introduire le refroidissement liquide d'abord sur les 500, plutôt que sur les 125, car une 125 peut disperser plus facilement la chaleur qu'une 500. Le gros problème pour nous, mécanos, est d'obtenir la carburation idéale sur une 500. En théorie, lorsqu'elle est froide, une 500 est trop riche et il faut la faire chauffer au maxi pour correctement la régler. Mais les différences de température sur ces gros moteurs sont énormes, ils chauffent beaucoup au rythme des courses « pro » et l'huile, les métaux, tout cela souffre énormément. Le refroidissement liquide permet de conserver une température non seulement constante, mais bien plus basse. Sur cette moto, nous avons un système de refroidissement très efficace, et nous parvenons à stabiliser la température maxi entre 93 et 98°. Les radiateurs sont ceux de la 250, mais en cas de circonstances extrêmes nous en avons de plus larges. La fiabilité et la longévité de ce moteur sont nettement supérieures à celles du modèle équivalent à air, dont nous disposons également mais que nous avons définitivement abandonné. L'usure du piston et du cylindre, notamment, est bien moindre. A ce titre, je pense que le refroidissement liquide sera un avantage probant au niveau de la série, l'entretien sera réduit. Le seul inconvénient, qui est inhérent au refroidissement liquide mais qui est bien gênant sur une 500, c'est la nécessité de bien chauffer le moteur avant de lui faire produire un effort : le piston monte très vite en température, la chemise beaucoup moins, du fait de l'eau, et les différences de dilatation des métaux peuvent abîmer le moteur, sinon le faire serrer. Autre problème : quand Kent, par exemple, ne « tire » pas assez sur la moto, elle refroidit trop vite et devient trop riche, tellement notre refroidissement est efficace. Mais je pense que les ingénieurs trouveront de bons compromis lorsqu'ils introduiront le système en série... »

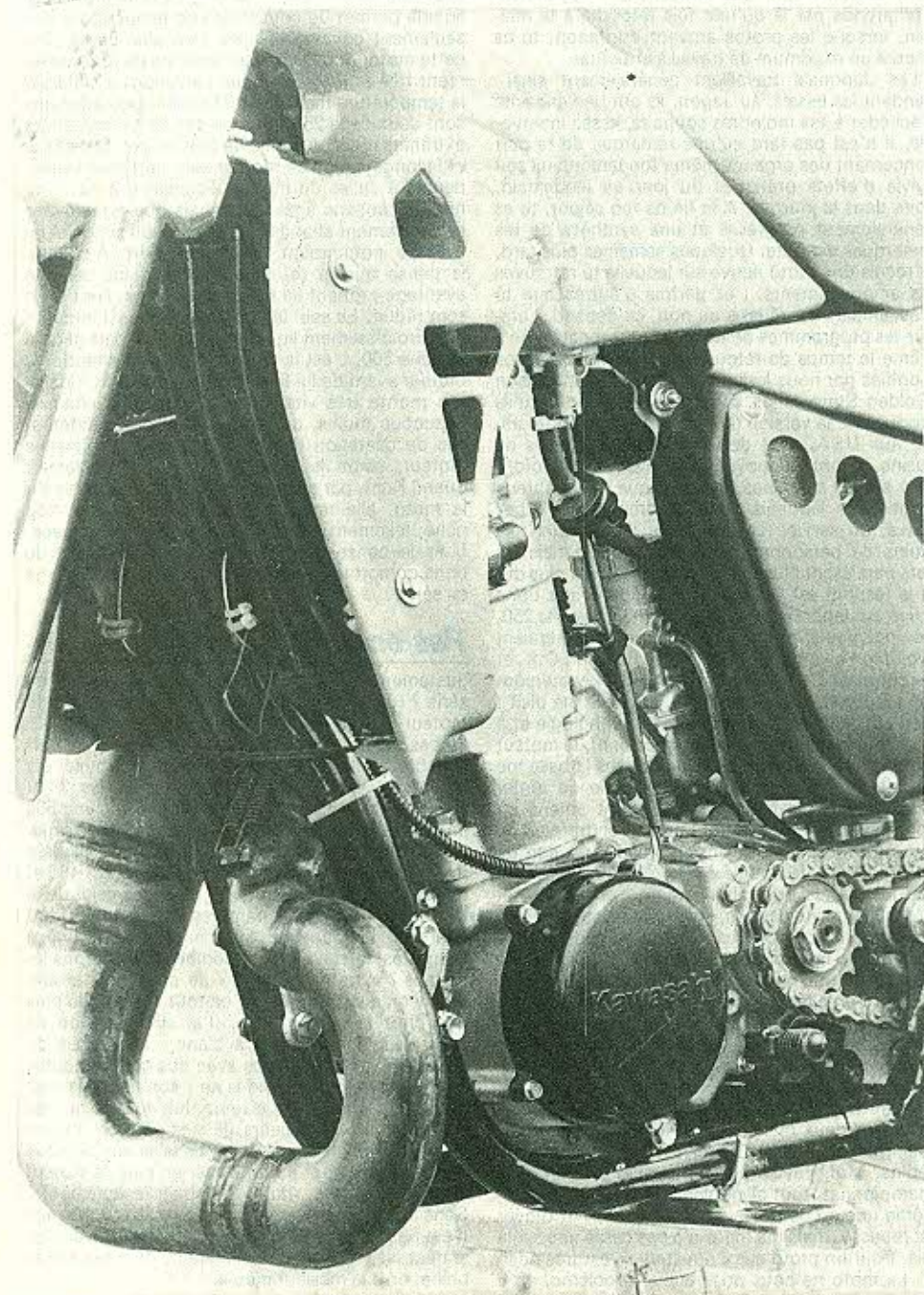
### **Pas en série avant 85**

Justement, à quand la 500 Kawasaki liquide en série ? Pas en 84 en tout cas. Pourtant, la base du moteur de ce proto est celle de la 499 modèle 83. Le bas moteur, notamment (sauf, bien sûr, le carter côté droit, où se trouve la pompe à huile) est carrément emprunté à la série. Seuls les 2° et 3° rapports de boîte (les plus utilisés sur une 500 en course) sont renforcés. L'allumage est de série, le carbu également (Mikuni 38 mm). Le cylindre reste tout ce qu'il y a de plus « full size » : 499 et quelque cm<sup>3</sup>... Le piston est d'ailleurs celui de la KK, même si les diagrammes évidemment sont changés. La question qui vient tout de suite à l'esprit est la suivante : « Combien de bourrins lâdedans ? » Kent répond : « Je peux déjà te dire qu'il y en a suffisamment, en tout cas un peu plus que chez la concurrence. J'ai eu l'occasion de faire plein de départs « à blanc » aux essais du GP 500 à Carlsbad, et ce avec des gars de toutes les écuries. Même quand je ne « sortais » pas vraiment bien à la grille, je remontais tout le monde aux chevaux... D'ailleurs, je suis parti en tête en première manche, mais j'arrivais tellement vite que je n'ai pas pu virer au bout, car en plus ils avaient arrosé la piste ! Alors, combien exactement ? Sans doute, environ 80 chevaux. La puissance n'est pas un problème, on pourrait en trouver plus si nécessaire. Mais pour l'instant, ce n'est pas la peine, on a le meilleur moulin ! »



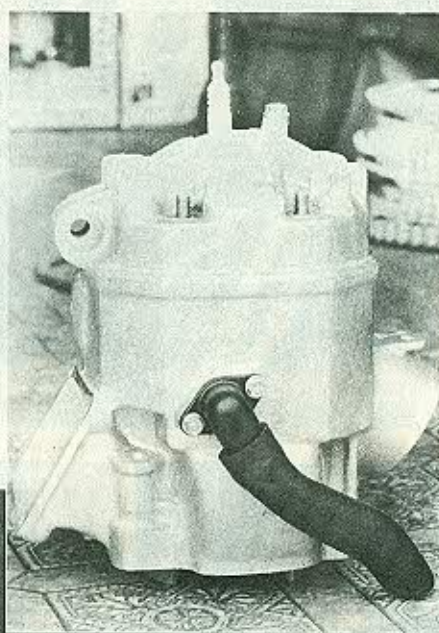
*Ci-contre, à gauche : le double réglage de compression sur l'amortisseur Kayaba « usine ». La vis centrale, c'est la « compression rapide », le boulon autour, c'est la « compression lente ».*

*Ci-dessous. Un des gros problèmes sur les 500 modernes ultra puissantes : positionner le pot, toujours très volumineux et donc très exposé. Kent et Rick sont obligés de le changer à chaque course.*



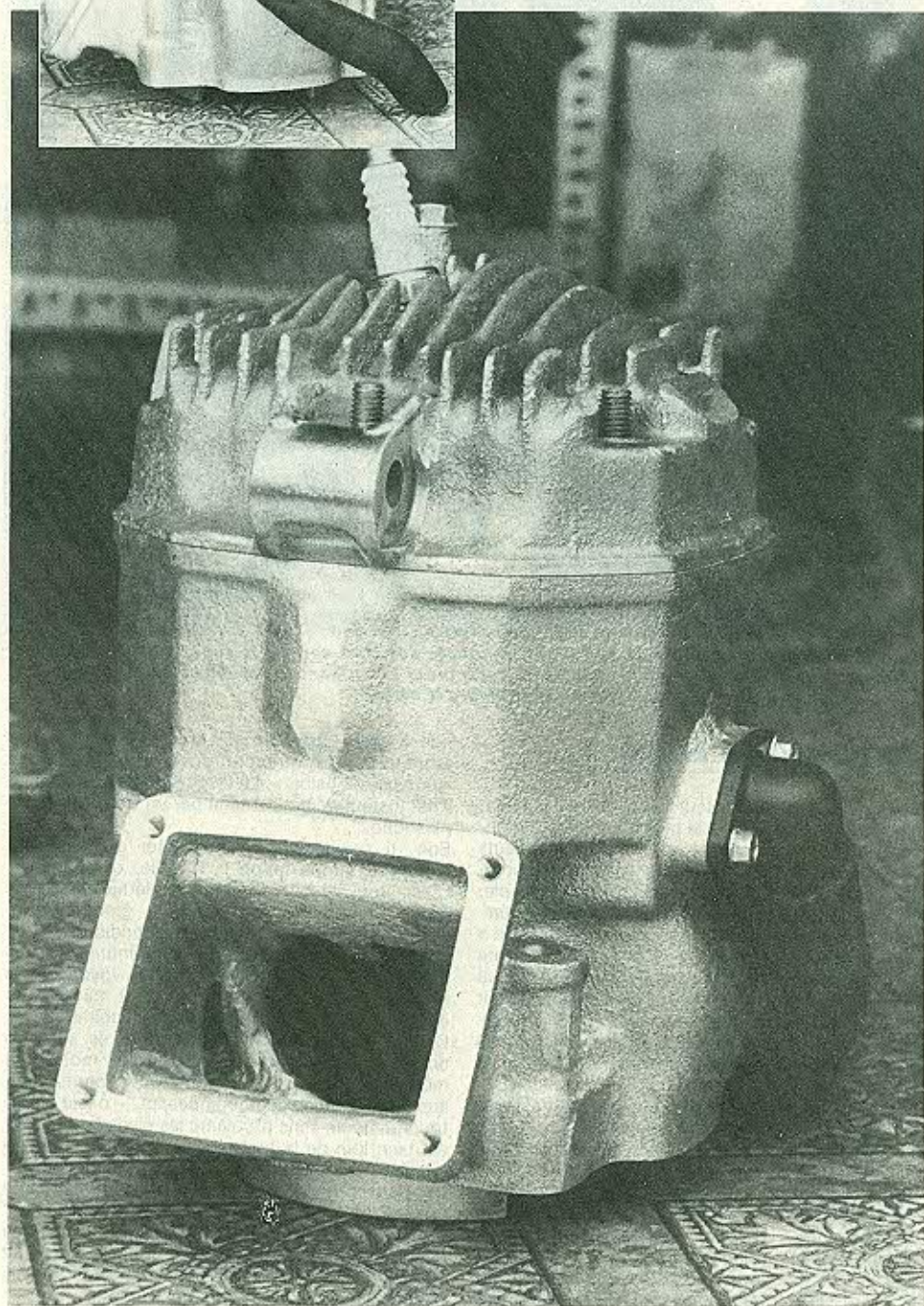
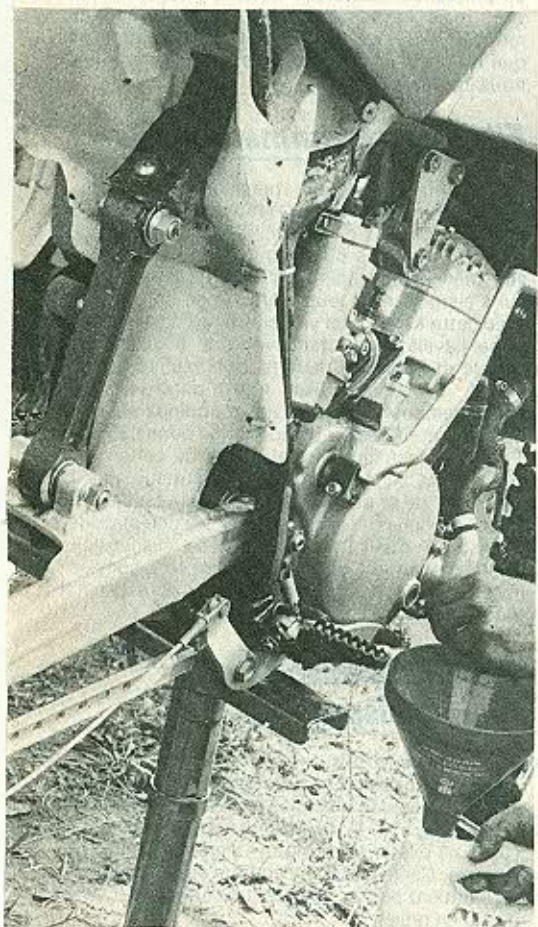
*Ci-dessus. Si on ne vous le disait pas, vous jureriez que c'est une 500 ? En fait, cette Kawa n'est pas plus grosse qu'une 250 de série.*





*Le plus gros cylindre « liquide » du motocross, 499,3 cm<sup>3</sup> ! Notez l'énorme lumière d'admission (boîte à 6 clapets), et les transferts latéraux. La puissance ? « Environ 60 ch, mais on peut avoir plus », déclare Kent.*

*Ci-dessous. Vue de l'arrière droit de la 500 : notez la tringle-câble de frein, et la branche unique (en acier au carbone) de l'Unitrak.*







La n°9, c'est la 125 « usine » de Jeff Ward, annoncée aux USA comme la super-bête. Et la 125 KX 1984 est censée être une réplique exacte de cette moto ! La n°33, c'est la 250 officielle de Billy Liles, un jeune qui va très fort. Elle aussi préfigure la série 84.

## Partie-cycle « Lilliput »

Voilà donc pour le moteur. Et le reste ? En fait, c'est presque là qu'il y a le plus de nouveau. Rien, en tout cas, n'est issu de la série. Les ingénieurs ont cherché à construire une partie-cycle compacte, de dimensions aussi réduites que possible, en « serrant » au plus près les organes mécaniques. Résultat : une 500 réellement « abordable » par un pilote de taille moyenne (tout mesure 1,70 m), et qui descend sans aucun problème au poids limite FIM, soit 102 kg. Comme toujours sur les motos d'usine, quelques pièces font littéralement baver d'admiration : ici les tés de fourche entièrement soudés main constituent le fleuron de la belle mécanique. Le bras oscillant, très long, en forme de banne (genre Honda usiné), n'est pas mal non plus. Le système de suspension voit bien sûr ses rapports changer, mais le principe (Unitrak monobranche) reste voisin de la série. L'amortisseur est un Kayaba ultra-perfectionné, avec notamment un double réglage (par vis) de compression : un pour les gros chocs genre retombée de sauts (compression rapide) et un pour les petits chocs genre succession de bosses (compression lente). La fourche, elle aussi de mar-

que Kayaba, est bien sûr une de ces merveilles fabriquées main qu'on retrouve sur la plupart des japonaises « usine ». Le disque est issu de la série, il est juste percé et protégé par un très gros cadre plastique.

Bon. Il serait temps d'y monter dessus, non, depuis le temps qu'on la détaille, cette moto ? C'est vrai, j'ai retardé jusqu'au dernier moment, tant l'idée d'essayer le plus gros cylindre « liquide » à l'ouest du Pacos (véridique : nous sommes au Texas !) a de quoi intimider. J'ai oublié de vous dire — mais vous le voyez sur les photos — qu'en plus cette moto est magnifique, et qu'il serait bien sûr regrettable de l'abîmer.

Ce qui frappe donc tout de suite, ce sont les dimensions « humaines » de cette moto. De même gabarit que Kent, je me trouve tout naturellement à l'aide aux commandes, et — ô joie ! — je touche même sans problème les pieds à terre ; on est bien loin de la moto de Lackey ! Le réservoir paraît minuscule, ultra-fin, et la selle vient l'enjamber dans une parfaite harmonie. D'entrée, cette position géniale (guidon et repose-pied tombent eux aussi là où il faut) met à l'aise, et donne l'impression d'avoir été étudiée pour permettre au pilote de se mouvoir dans tous les sens sans la moindre gêne : sur ce plan, réussite totale.

Les départs (en 2... ou même en 3) sont canonesques. Les 60 ch sont bien là ! Mais la remise des gaz en sortie de courbe ne pose pas de problème insurmontable.

## Puissance phénoménale

Premier coup de kick : comme une vraie 500 moderne, la Kawa n'est pas vicieuse (pas de retours), et démarre même bien (deux ou trois coups maxi). Le bruit est bien sûr différent de la KX de série : en fait, on retrouve la même différence qu'entre les 250 « à air » et les 250 « à eau », à savoir un plus grand velouté, moins de vibrations, moins de bruits mécaniques, et sur cette 500 l'impression d'avoir affaire à un moteur moins gros qu'il ne l'est. Prudent, je vais d'abord « tester » la puissance sur le chemin (rectiligne) qui mène au circuit de Kent. Cette fois-ci, le moteur est bien un « gros », pas de doute : la puissance est phénoménale, la roue patine autant qu'on veut sur n'importe quel rapport, et il faut même faire attention à chaque passage de vitesse... l'une prise d'adhérence subite alors que j'ai passé la « quatre » depuis une bonne seconde) et la roue quitte franchement le col, « à la puissance », mais tout se fait assez progressivement et à vrai dire sans faire peur au pilote. Une fois sur le terrain, cette puissance étonne par son caractère utilisable. Est-ce le refroidissement liquide, ou simplement les diagrammes, ou les deux ? Toujours est-il que la Kawa usine pousse comme une très, très grosse 250 plus que comme une 500. Plus on tourne la poignée, plus il y a de chevaux. Jamais une arrivée massive ou brutale de chevaux à bas ou moyens régimes ne perturbe l'adhérence ni n'oblige cette 500 à élargir sa trajectoire, et ça c'est la première fois que je le rencontre. Vu la cylindrée, bien sûr, on ne manque jamais de chevaux « en bas » ou « au milieu ». A fond de régime, en revanche, il faut vraiment s'accrocher pour maintenir la poignée, bien que la puissance soit « passée » aussi bien que possible à la roue, grâce justement à la progressivité de cette courbe de puissance. Cette 500 va vite, incroyablement vite, mais ne fait pas peur, contrairement au modèle 1980. Le « liquide » a totalement domestiqué les chevaux, et c'est là, bien sûr, le point qui nous intéresse.

## Elle vire... comme une 250

Sur une 500 plus encore que sur les autres cylindrées, on sait à quel point le moteur conditionne le pilotage de la partie-cycle. Un moteur qui « embarque » dès qu'on touche à la poignée de gaz, même à bas régime, et ce sont les trajectoires qui s'élargissent à tous coups. Rien de tout cela avec cette Kawa : j'ai viré plus court avec elle que je ne l'avais jamais fait avec une 500. L'inertie réduite et les freins parfaits (quel panard, quand même, un disque bien réglé autorisent des enchaînements freinage-virage comparables à ceux qu'on réalise au guidon d'une bonne 250. Je suis convaincu que la maniabilité de cette moto doit autant au caractère de son moteur qu'à la géométrie de sa partie-cycle... laquelle est bien sûr sans reproches, le compromis rigidité-stabilité-maniabilité étant quasi idéal. Les suspensions ajustées au quart de poil par Kent, me conviennent bien sûr parfaitement et l'équilibre général touche au rêve...

## Pas indispensable... mais plaisant

Sûr, je ne suis pas assez bon pour exploiter le quart des possibilités de cette moto. Sûr, le refroidissement liquide n'est pas encore indispensable à une bonne 500, loin s'en faut. Mais le plaisir que j'ai pris à piloter cette moto, j'aimerais le retrouver en série. Car le plaisir, ça compte aussi, et quand il ne s'obtient pas au détriment de l'efficacité, pourquoi s'en priver ?

