

Moto revue

400 cm³ :
seize fiches-essais
pour un choix

Essai 500 CCM cross

Nouveautés : BMW 250
GL monocylindre
et Kawasaki Z 750 E

N° 2497 - 11 Mars 91 - 2 F - 100 F

**LISTE OFFICIELLE DES ENGAGÉS
LES VEDETTES, LE PARCOURS,
LES HORAIRES, OU VOUS PLACER**



**SPECIAL LE TOUQUET:
GUIDE COMPLET**

APRES LA 500 KAWA H1 A LA SAUCE AMERICAINE...

Nous avons publié (MR 2493 du 14 Janvier 1981) la présentation d'une 500 Kawa H1 préparée aux USA et en passe de devenir pièce rarissime au Canada. Après les USA, la France : voici une 750 H2 bien de chez nous !

UNE 750 KAWA H2 A LA SAUCE... FRANCAISE!

Jean-Pierre Guyot est un lecteur qui a été ému par la présentation que nous avons faite en janvier d'une splendide 500 Kawa H1 bricolée U.S. Jean-Pierre, lui, est bien français : il est même de Montbéliard. Et il a une 750 Kawa H2 dont il a fait un joli joujou... que nous laissons Jean-Pierre vous présenter lui-même.

« Je suis le propriétaire de l'H2 dont je vous envoie quelques photos ; j'espère que vous les publierez pour montrer à tous qu'en France on ne mollit pas !

Je vous en donne rapidement les principales caractéristiques : il s'agit d'une H2 1973 donc bleue (la seule valable) que j'ai personnellement modifiée durant l'hiver 1979-1980.

Moteur :

rien à envier au moteur US

Le moteur est réalisé à 820 cc grâce à des pistons Mahle très légers à un seul segment. Les transferts sont agrandis et les lumières munies de barrettes. L'embiellage est un Hoeckle à masses allégées et équilibré (masses rondes). La boîte de vitesses a subi quelques modifications pour plus de solidité et de précision de sélection (clip et pignons). Enfin pour terminer avec le moteur, je l'ai monté avec des carburateurs de 750 H2R 36 mm.

Partie-cycle : le gros travail

Voici les modifications sur la partie-cycle. Un gros boulot...

Cadre : d'origine mais renforcé à la colonne de direction. Il est entièrement poli et chromé.

Bras oscillant : court, réalisé en acier 24 CDS section carrée monté sur roulements étanches.

Fourche : modifiée en fourche à air avec valves et manomètre pour avoir la même pression dans les 2 tubes.

Roues : EPM en magnésium AV et AR. Roue AR à profil large montée avec étrier, disque allégé et maître cylindre Brembo (freinage très efficace) axes roues AV et AR de même que axe bras oscillant en dural. Tous les supports (compteurs, moteur, batterie, selle sont en alu).

Frein AV : 2 disques d'origine, étriers modifiés pour recevoir des durits spéciales Brembo et maître cylindre Brembo au guidon.

Echappement : 3 pots de détente avec silencieux mais les miens sont chromés.

Commandes : relevées et reculées pour avoir une moto « sur mesures ».

Cette moto est très légère (165 kg) sans essence, avec un moteur très puissant préparé par J. Monnin, 2ème au Bol 80 mais aussi 3 fois champion de la montagne scratch avec une 750 H2. Elle a des performances assez étonnantes : en vitesse de pointe, elle tient la dragée haute aux meilleures 1000 CBX ! Pour ce qui est des accélérations sur route, rien n'y résiste... un vrai régal aux feux rouges.

Prix de revient : 8000 F de pièces

Question prix de revient, il faut partir d'une H2 de 1972, 1973 ou 1974 (après, c'étaient des veaux !) et ajouter environ 8000 F de pièces, sans la main d'œuvre. Si certains, qui lisent ces lignes, sont intéressés et veulent en faire autant, je serai très heureux de les aider à réaliser ce travail. Mon adresse : 26, Rue des Grandes, 25350 Mandeure. Comme ça, on montrera aux Ricains que nous n'avons rien à leur envier ! »





« Pas besoin d'aller au Canada pour se faire une super Kawa » nous a dit Jean-Pierre Guyot. Regardez ma 820 H2 par exemple... Il a raison le bougre. Dieu qu'elle est belle avec son cadre chromé, ses jantes EPM, ses freins Brembo. Cette moto pèse à sec 165 kg et tient tête aux meilleures CBX en vitesse de pointe. C'est tout à fait vraisemblable. Bravo Jean-Pierre.