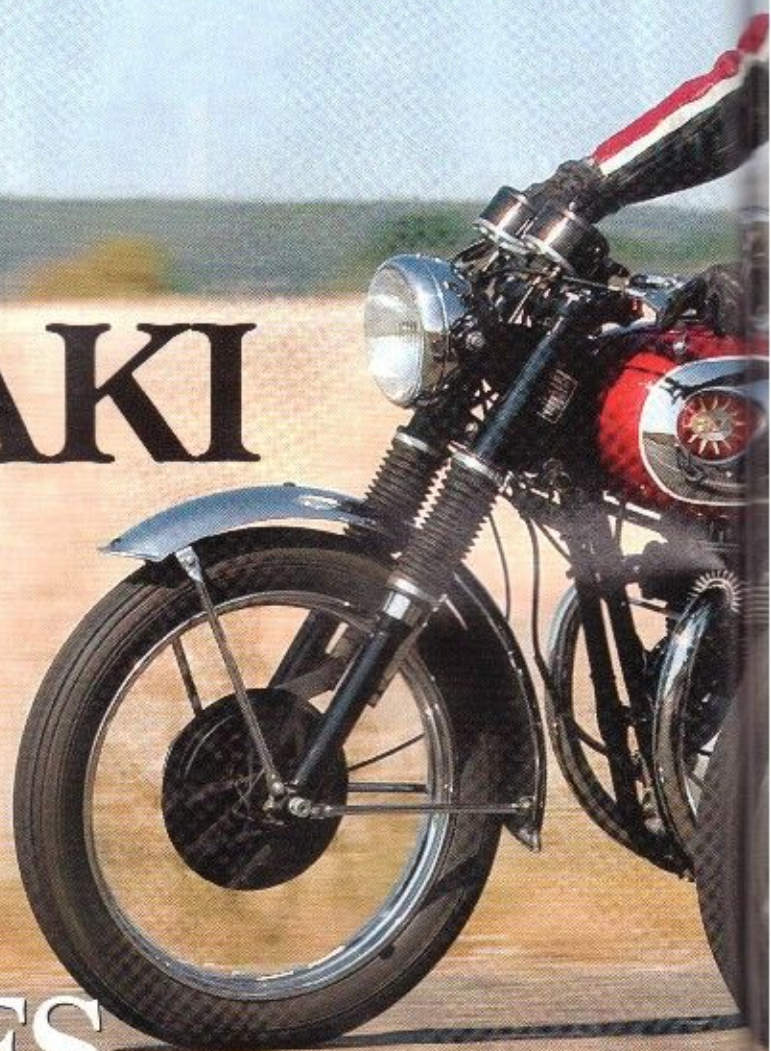


KAWASAKI 500 TROIS- CYLINDRES



Adulée ou détestée

Détestée par certains, adulée par d'autres, la 500 Kawasaki fait partie des caractérielles ayant marqué le monde motocycliste. Brutale et déroutante à ses débuts, elle a su se civiliser avec l'âge. De la Mach III de 1969 à la KH de 1976, elle a perdu des chevaux et pris du poids, mais en haut du compte-tours, le miaulement magique demeure.



La Mach III 69
face à la BSA A65 Lightning **p. 22**



La KH 76
face à la Ducati 500 SD **p. 26**



La Kawasaki 500 Mach III face à la BSA A65 Lightning

Le choc des cultures

Contemporaines ? Assurément, puisque la Kawasaki 500 Mach III a été dévoilée à l'automne 1968 et que la BSA A65 Lightning, apparue trois ans plus tôt, a poursuivi sa route jusqu'en 1972. Concurrentes ? Peut-être... À condition d'aimer à la fois la carpe et le lapin car il est difficile de trouver plus dissemblables que ces deux machines-là !

Au premier coup d'œil déjà, la différence saute aux yeux. À la silhouette pimpante et gracile de la japonaise, l'anglaise oppose une allure beaucoup plus cosse et sérieuse. Fidèle à la tradition, elle se situe dans le droit-fil des productions antérieures de la marque. Évidemment, d'année en année, cette A65 a évolué, mais son évolution se résume pour l'essentiel à des points de détail. Franck Chatokhine, qui nous a confié pour l'occasion sa machine personnelle, m'explique d'ailleurs que ce millésime 1967 représente pour lui une sorte de summum en matière de finition. « C'est une année charnière. On a droit ici à un enroulage des composants en bon acier et aux jolis badges de réservoir tout en profitant d'un bouchon à ouverture rapide, d'un garde-boue arrière chromé et du gros frein de 190 mm monté à partir de cette année-là. Sur ma moto, ce dernier profite en prime du montage d'un flasque double-came, modification proposée par Eddie Dow pour la Gold Star. Côté moteur, ce modèle 1967 est en principe alimenté par une paire de Monobloc au lieu des Concen-

tric actuellement installés sur la machine. Maintenant qu'il en existe de bonnes refabrications, je vais y revenir, lâche Franck, je préfère leur esthétique. »

En 1969, en revanche, la Kawasaki 500 de Patrick Le Parc, président du VJ2T, ne se souciait pas du passé. Son trois-cylindres était alors une motorisation totalement novatrice. Et si l'esthétique raffinée de la machine prenait encore ses sources d'inspiration dans les années 60, ses performances annoncées (12,7 s aux 400 m D.A et 200 km/h en pointe) étaient inédites pour la cylindrée. Quarante ans plus tard, on sait bien qu'une vraie bombe se cache sous sa robe de geisha.

Conduite "à l'anglaise"

Sur les deux machines, la clé de contact se situe sous le réservoir, à l'avant, et toutes deux donnent de la voix sans se faire prier (au kick exclusivement), mais les points communs s'arrêtent là. À la sonorité grave,

Bon, la Kawa aura du mal à faire en vrai "l'exter" à la BSA, mais dès la ligne droite, le deux-temps va enfumer l'anglaise.





La Kawa commence à marcher fort aux régimes vers lesquels il est prudent de s'abstenir sur la britannique.



Le compteur auquel il faut rajouter un "0" pour avoir les vrais chiffres fera jaser plus que de raison. A partir de 6 000, le trois-pattes change de registre.

En 1969, les anglaises vont se faire définitivement dépasser par les nippones.





agréable à l'oreille, du twin calé à 360° de la BSA répondent immédiatement les claquements d'échappements, les miaulements vengeurs de la Kawa... Ce qui résume parfaitement leurs tempéraments. Autant l'anglaise est pondérée, autant la japonaise est exubérante. La BSA, comme la grande majorité des twins britanniques (tous !), réclame une conduite coulée et c'est de cette façon qu'elle assurera un long service sans entrain, Franck en est convaincu. « Si le moteur est bien monté et bien mené (pas plus de 100 km/h en croisière), c'est du béton armé ! » affirme-t-il. Le bon régime se situe vers 3 500-4 000 tr/min. On peut pousser jusqu'à 5 000, voire au-delà le temps d'un dépassement, histoire de profiter aussi de son allonge, mais les vibrations croissent avec le régime et le moteur devient bruyant. Globalement, mieux vaut se régaler de son aptitude aux moyens régimes, de son onctuosité, de son couple élevé qui dispense de recourir à la boîte, précise et douce en dépit d'une course de sélecteur un peu longue.

La partie-cycle est à l'avenant, neutre et prévisible, sinon parfaite. Un poil lourde de l'avant dans les évolu-

tions à faible allure, elle autorise quand même une belle maniabilité et une tenue de route convenable. À vive allure, on ressent quelques louvoiements, mais rien d'inquiétant. Le confort est d'un bon niveau et le freinage se révèle rassurant (surtout avec le flasque double-came !).

Tempérament de feu

Au premier contact, la Mach III est autrement dépay-sante... D'abord à cause de sa grille de sélection particulière. Une fois n'est pas coutume, il est plus difficile de s'habituer au point mort placé tout en bas (à la mode Kawasaki de l'époque) qu'au sélecteur à droite avec première en bas de la BSA. Sa commande d'embrayage est plus dure, également et il ne faut pas hésiter à s'en servir pour décoller. « Un twin s'éteint, un volcan s'éveille » pourrait-on dire pour détourner le slogan d'une célèbre marque d'eau minérale. La Kawa commence en effet à marcher fort aux régimes auxquels il est prudent de ne pas entraîner la BSA. À 6 000, la sonorité du trois-cylindres enfle et monte de plusieurs octaves tandis que

Le gros trois-cylindres n'est pas spécialement sophistiqué, mais il envoie de l'air avec ses 60 ch et consomme sans compter.

Deux écoles s'affrontent à la fin des années 60. Mais la Quatre-Pattes Honda va les mettre toutes les deux d'accord.

Moins de 13 secondes au 400 m départ arrêté et plus de 190 km/h, ça impressionne, surtout en détaillant le frein avant.



Le compte-tours Smiths est gradué jusqu'à 10 000 et n'a pas de zone rouge. Ne vous avisez pas d'aller l'explorer au-delà de 7 000 tr/min.



FICHE TECHNIQUE

MODÈLES

**BSA A65 LIGHTNING
(1967)**

**KAWASAKI 500 MACH III
(1969)**

MOTEUR

ARCHITECTURE

● Bicylindre en ligne transversal culbuté
● 654 cm³ (75 x 74 mm)

● Trois-cylindres en ligne transversal deux-temps
● 498 cm³ (60 x 58,8 mm)

CYLINDRÉE (ALESAGE X COURSE)

● 9 à 1

● 6,8 à 1

RAPPORT VOLUMÉTRIQUE

● 53 ch à 7 000 tr/min

● 60 ch à 7 500 tr/min

PUISSANCE

● 5,1 m. kg à 6 250 tr/min

● 5,85 m. kg à 7 000 tr/min

COUPLE

ALLUMAGE

● Batterie-bobine

● Electronique

CARBURATEURS

● 2 Amal Monobloc Ø 29 mm

● 3 Mikuni Ø 28 mm

TRANSMISSION PRIMAIRE

● Chaîne Triplex

● Pignons à taille droite

EMBRAYAGE

● Multidisque à sec

● Multidisque dans l'huile

BOÎTE DE VITESSES

● 4 rapports au pied droit

● 5 rapports au pied gauche

TRANSMISSION SECONDAIRE

● ● Chaîne à l'air libre

PARTIE-CYCLE

CADRE

● ● Double-berceau tubulaire en acier

SUSPENSION AVANT

● ● Fourche télescopique hydraulique

SUSPENSION ARRIÈRE

● ● Oscillante avec combinés réglables en précontrainte

FREIN AVANT

● Tambour simple-came Ø 190 mm

● Tambour double-came Ø 200 mm

FREIN ARRIÈRE

● Tambour simple-came Ø 177 mm

● Tambour simple-came Ø 180 mm

PNEUMATIQUE AV. / AR.

● ● 3.25 x 19 / 4.00 x 18

CAPACITÉ ESSENCE

● 18 L

● 16 L

POIDS (AVEC LES PLEINS)

● ● 191 kg

VITESSE MAXI

● 170 à 175 km/h

● 200 km/h

COTE ACTUELLE

● De 3 000 à 7 000 €

● De 3 000 à 10 000 €

DANS ML N°

● N° 54, 116, 119, 143, 182

● N° 28, 65, 164, 173

L'aiguille du compte-tours semble prise d'une brutale frénésie. Les accélérations sont impressionnantes et la japonaise enfume l'anglaise au propre (!) comme au figuré. En deçà, j'ai toutefois trouvé la machine moins exigeante que dans mes souvenirs. Elle reprend à 3 000 (à condition de caresser la poignée de gaz !) et accepte "d'enrouler" à 4 000 sans hoquer. À mon retour, Patrick m'a avoué que le moteur qui équipe sa machine est un millésime 71, plus tolérant que le moteur 69 initial. Ceci explique cela. En tout cas, la partie-cycle a fort à faire pour contenir une aussi forte personnalité. Si sa faible garde au sol n'a rien à envier à celle de la BSA, sa tenue de route s'avère aléatoire à rythme soutenu et son freinage par tambours vraiment préoccupant au vu des performances atteintes.

Au bout du compte, Patrick a beau défendre la fiabilité de la Mach III et son aptitude à rouler loin, la Kawa continue de me faire penser à un gros jouet pour adulte en quête de sensations, tandis que la BSA m'évoque un bel outil peaufiné au fil du temps. La première est (beaucoup) plus amusante à piloter, la seconde plus reposante à conduire. Et je ne parle même pas du prix de l'essence ou des pièces détachées ! ■

