

BRÈVES DE COMPTE-TOURS



La R 1150 GS Adventure est spécialement étudiée pour les voyageurs au long cours.

► BMW : NOUVEAUX MODÈLES

Deux nouveaux produits viennent compléter la gamme moto de BMW. Le gros trail R 1150 GS se voit décliner en version Adventure, avec, en plus de pneus à gros crampons, toute une gamme d'accessoires spécialement destinés aux amateurs d'aventure au long cours. Signalons un réservoir de 30 litres, des pare-cylindres de grande dimension, une selle de hauteur réduite, une boîte avec un premier rapport court, un système de bagages spécialement conçu pour cette moto (valise et top-case en aluminium), une alarme antivol, une grille de protection pour le phare principal et des phares antibrouillards également dotés de grille de protection. Toutes ces options (excepté les pneus) sont à rajouter au prix de l'Adventure facturée 12 350 €.

À signaler également chez le constructeur bavarois la possibilité de commander, depuis le mois de mars, une R 1150 R dans un coloris Dakar/ferro métallisé, pour un supplément de 370 €.



La R 1150 R se pare d'un coloris jaune Dakar/ferro métallisé.

► SHARK : TROIS NOUVEAUX CASQUES



Shark, la marque française de casque, propose trois nouveaux casques, qui s'ajoutent à une gamme déjà très complète.

Pour le tout-terrain, la nouveauté 2002 se nomme Cross MXR Factory, un intégral de cross en calotte fibre multiaxiales et résine époxy. Disponible en Orange/gris il coûte 253,5 €.

Autre nouveauté à un prix abordable (194 €), le Shark S600 Air Barros, un intégral avec une calotte en résine thermoplastique injectée qui sera disponible avec les couleurs carioca de Barros (vert et jaune), mais aussi en bleu ou en gris.



Enfin dernière nouveauté 2002, avec le RSR Must, un Shark intégral développé pour répondre aux exigences des pilotes de compétition. La calotte est en fibres carbon/kevlar et le poids, selon la taille, avoisine les 1350 g. En revanche le prix de ce couvre-chef disponible en bleu n'a rien d'allégé puisque le RSR Must vaut la bagatelle de 619,50 €.



La valse à deux temps

L'avocat colmarien Rémy Saget collectionne les Kawasaki 750 H2. Cet ancien de la Coupe Kawa traque la mythique trois cylindres deux-temps baptisée « faiseuse de veuves ».

LA KAWASAKI 750 H2 est un véritable mythe qui se résume en cinq chiffres : avec 190 kg pour 74 chevaux, cette moto passe de 0 à 400 m en 12 secondes. Pour arriver à de telles performances, en 1972, Kawasaki a construit une moto autour d'un trois cylindres deux temps qui n'aurait pas déparé sur une grille de grand prix. Sauf que l'engin explosif est placé dans le cadre d'une moto de « Monsieur tout le monde », et que trente ans après, la cote de cette fabuleuse moto ne cesse de grimper.

Toutes moins une

Pour Rémy Saget, l'histoire d'amour avec cette moto débute en 1990. « Quand j'ai prêté serment pour devenir avocat, j'ai décidé de ne plus rouler à moto. J'arrêtais la course (lire ci-contre) et je me suis dit que si je roulais pareil sur la route, ça n'allait pas durer longtemps. »

Mais la passion de la moto, c'est un peu comme les impôts : on sait quand ça commence, rarement quand ça s'arrête. Il y a douze ans, un copain lui prête une Harley et le virus redevient actif. Il craque pour une Américaine (« Avec ça au moins j'étais sûr de ne pas me mettre par terre ») mais son passé motard lui fait un deuxième clin d'œil. Il connaît une H2 prête à changer de propriétaire et son sang d'ancien de la Coupe Kawa ne fait qu'un tour. La chasse à la H2 vient de s'ouvrir du côté de Colmar et huit spécimens sont aujourd'hui en sa possession. « En tout il y en a eu 45 000 de fabriqués, ce qui n'est pas énorme par rapport à l'aura dont a tou-

jours bénéficié cette moto. Mais à l'époque, c'était une moto va-chement chère. »

Quand on connaît la faculté de cette machine à finir dans le décor, on imagine, trente ans après, la difficulté d'en retrouver dans un état correct. Aujourd'hui, Rémy Saget a une collection quasi complète, qui couvre tous les modèles produits, de 1972 à 1975. « Toutes, enfin presque. Il me manque le modèle rouge bicolor de 1975. Par contre, dans

Il y aurait en France encore 200 Kawasaki 750 H2 aux mains de collectionneurs. Rémy Saget (à droite) peut compter sur le soutien de ses potes Marc Bastian et André Osenberg pour faire rouler les siennes.

ce millésime, j'en ai deux violettes bicolors. » Cerise sur le gâteau, ses motos ne sont pas des restaurations mais des bécanes parfaitement d'origine, juste rénovées dans l'esprit de l'époque. « J'adore cette moto mais ce qui me gonfle, ce sont les ayatollahs du trois cylindres qui vont pinailler pour une vis qui ne serait pas conforme à l'origine. Je préfère respecter l'esprit de cette moto qui à l'époque était souvent transformée. Surtout, j'aime rouler avec. C'est unique. » Ce qu'il ne se gênera pas de faire aux Coupes Moto Légende qui fêteront justement les 30 ans de miss H2, avec une parade de trois cylindres qui s'annonce exceptionnelle (lire par ailleurs).

« Presque une secte »

Pour traquer la H2, Rémy Saget est capable d'activer des réseaux



anglais, américain, italien ou allemand avec comme arme fatale le fameux bouche à oreille entre spécialistes. « Le monde des collectionneurs de H2 c'est presque une secte. Et aujourd'hui il ne faut pas compter en trouver une en bon état sous les 40 000 F » (NDLR : soit plus de 6000 €). Hors de ce cercle de « triplemaniaques » réunis, il faut en passer par un professionnel de la restauration ou de l'import, et là les prix grimpent souvent au-delà des 9000 €, ce qui commence à faire cher du kilo de H2. Baptisée la « faiseuse de veuves » ou la « donneuse d'organes » pour sa propension à expédier au cimetière les agités de la poignée droite, cette moto a comme qualité un moteur extraordinaire - même si au fil des millésimes il s'assagit - et comme double défaut une tenue de route

« samba » et un freinage digne d'un Solex. « En revanche » précise Rémy Saget, « cette moto, c'est du costaud. Elle a un allumage électronique et le seul entretien à prévoir, c'est un bon réalésage des pistons tous les 20 000 kilomètres. Par contre, le prix des pièces détachées comme les pots d'échappement, c'est une horreur. »

Autre défaut : sa gloutonnerie (15 litres aux cent) qui lui valut également la réputation non usurpée d'être « la moto la plus rapide du monde entre deux pompes à essence ». Violentes, rapides, casse-gueule et polluantes, les H2 sont indéfendables face au politiquement correct de notre époque. Ce qui, en plus de leur beauté, n'est sûrement pas pour déplaire à maître Saget. ●

LAURENT GENTILHOMME

SORTIE

Des coupes de légende

Les Coupes Moto Légende sont devenues, avec le Grand Prix de France moto, les 24 heures du Mans et le Bol d'Or, un des événements incontournables de l'année. Pour son 10^e anniversaire, cette rencontre de passionnés de motos anciennes se déroule à nouveau sur le mythique autodrome de Linas-Monthléry, les 25 et 26 mai prochains. Là, pendant deux jours, plus de 1000 motos des origines à 1976 tourneront sur le fameux anneau parisien. Temps fort de l'organisation, le rassemblement et la parade de plus de 100 Vincent 1000 cm³, en souvenir des records battus par cette mythique moto il y a tout juste 50 ans sur cette même piste. Autre grand moment, le rassemblement puis la parade des fameuses 750 H2 Kawasaki deux-temps qui fêteront le 30^e anniversaire de la naissance de cette moto. Les Coupes Moto Légende, c'est encore une grande bourse et un marché de professionnels, mais aussi une ambiance unique où la convivialité et l'amour de la moto sont partagés par le public et d'anciens champions de légende. Sont annoncés entre autres cette année Giacomo Agostini et Phil Read (en habitués de la manifestation) mais aussi King Kenny alias Kenny Roberts, triple champion du monde en catégorie 500 cm³.

L.G.

SOUVENIRS

« Mes années Coupe »

La coupe Kawa, toutes proportions gardées, c'est un peu pour les motards ce que fut le festival de Woodstock pour les amateurs d'acid-rock. Il y a ceux qui en rêvent, ceux qui en parlent, et ceux qui l'ont fait et sont toujours vivants pour raconter. Un peu comme Rémy Saget, avocat au barreau de Colmar et survivant rigolard d'une époque où, selon le slogan usité, « l'amour était sans risque et les motos dangereuses ».

À la voir aujourd'hui, portant beau la quarantaine, on a évidemment un peu de mal à l'imaginer dans un cuir râpé jusqu'à la corde, à s'arsouiller au milieu d'une bande d'agités de l'intégral, et dont la seule raison de vivre était de freiner plus tard que son voisin.

Pourtant, dites « Coupe Kawa » et le regard bleu de Rémy Saget s'allume comme un cylindre gavé au méthanol. L'affaire démarre d'ailleurs comme un dragster. « La première fois, c'était en 1975 avec Antoine Stoeckel et Marc Bastian. Il y avait 440 inscrits et donc les groupes de qualifications se font par ordre alphabétique. A l'arrivée du mien, je finis premier devant Christian Sarron et Antoine Stoeckel. » L'ami Tony est devenu restaurateur à Than-



Le Colmarien Rémy Saget en action lors de la coupe Kawasaki sur le circuit Paul Ricard en 1976.

nenkirch et Christian Sarron... champion du monde moto en 1984 ! Malgré ce fait d'armes, Rémy Saget rate la finale. En 1976, il remet le couvert et surtout du gros gaz pour terminer 20^e. Une belle perf, vu le nombre de pilotes inscrits et les futures cartes de visite des vainqueurs (Leliard, Saul, Pons, Samin...). A l'époque, la Coupe Kawa est l'antichambre des grands prix et en 1977 notre Colmarien termine

carrément 8^e. « Franchement, ce fut une grande année, avec la victoire de Marc Fontan » (NDLR : ce dernier finira officiel Yamaha en GP 500). Cette année-là, son poste de « pion » lui permet de s'en sortir un peu mieux financièrement, de mieux préparer sa machine, mais ses études de droit connaissent quelques ratés à l'allumage. « Le problème, c'est que l'examen de fin d'année était le même jour

que la course au Castellet. J'étais troisième au général et on courait en lever de rideau du grand prix de France. J'ai dit à ma mère que j'allais passer mes examens... et j'ai foncé au Castellet. »

En 1978, le Code Pénal reprend ses droits sur l'intégral mais en 79 notre avocat stagiaire trouve le moyen de travailler chez un avocat fan de sports mécaniques. Grâce à un emploi du temps adapté, Rémy Saget se relance en Promosports avec une 1000 Kawasaki (la Coupe Kawa a disparu), roule en endurance avec le regretté Jean Monnin, puis quitte définitivement les stands pour le prétoire le 20 avril 1980, sans oublier pour cette dernière de signer le meilleur temps des essais.

De ses années « Coupes », Rémy Saget se souvient évidemment de l'ambiance « chaud-bouillant » digne du Joe Bar Team, mais surtout d'un état d'esprit unique. « Ce n'est pas une légende. Les courses, c'était vraiment chaud, limite cinglé. Mais en dehors de la piste, il y avait une vraie camaraderie. On mangeait tous ensemble, on dépannait le voisin quand il lui manquait une pièce. La Coupe Kawa, c'était vraiment un truc unique. » ●