





BOL D'OR CLASSIC UNE KAWASAKI AU TOP

Pour la deuxième année consécutive,
le Team *Moto Revue Classic* roulait sur la
Kawa Z1R prêtée par Hans Kuhl. Récit.

Texte : Christophe Gaime – Photos : Alex Krassovsky



Gérard Jolivet vient de descendre de la moto et tient l'extincteur. Gérard Montigny s'occupe du ravitaillement et il est le seul autorisé à toucher la machine. Derrière lui, le second pilote (casque rouge) attend son tour pour repartir. L'homme qui se gratte la tête est le scrutateur de la FFM.

T
con
et p
rou
ma
par
star
des
il re
par
de f
sou
enc
la le
sim
con
cor
sou
car
pist
au

Cl-
da
Jo
Le

Tout a commencé il y a deux ans, à l'occasion du 10^e Bol d'Or Classic. Pour la deuxième année sécu- tive, je roulais sur une Ducati 750 pour la deuxième année, je regardais les autres... Sûrement touché par détresse, Gérard Jolivet me prenait le bras et m'emmenait dans son ind. Cette année-là, et comme lors des éditions de 2003, 2007 et 2008, je roulais sur la Kawa 1000 Z1R préparée par Hans Kuhl. Hans, ancien patron de Moto shop 35 à Rennes, j'en ai souvent entendu parler mais je n'avais encore jamais eu l'occasion de lui serrer la main. La proposition de Gérard était simple : en 2013, on est coéquipiers avec un seul objectif, finir la course. Marché conclu ! Un an plus tard, nous revola- mus le soleil de la Nièvre. Enfin presque car si les essais se déroulent sur une piste à peu près sèche, c'est le déluge au moment du départ. Il en faut plus

pour impressionner Gérard et ses 25 départs au Bol et aux 24 Heures du Mans. Moi, la natation ça n'a jamais été mon fort. Bref à l'arrivée, l'équipe de la n° 9 prend la 9^e place au général (logique) et la 3^e dans la catégorie Classic 1 réservée aux motos produites de 1973 à 1978.

De la Ducati 750 à la Kawasaki Z1R

Mission accomplie mais pour 2014, on place la barre un peu plus haut : il faut gagner notre catégorie ! Et nous voilà en septembre 2014 pour la dernière édition du Bol d'Or Classic à Magny-Cours. Onze ans déjà ! Cette fois, ce n'est pas une blague, le beau temps est avec nous et il fera sec tout le week-end. On commence à s'installer dans le box. L'équipe est la même que l'an dernier : Hans en team manager, Philippe Linard à la clé de 13 et Patrick Chauveau au

panneau. Sans oublier Gérard Montigny au ravitaillement. Gérard a été mécanicien de Michel Rougerie de 1974 à 1977 et donc à l'époque où ce dernier finit deuxième du championnat du monde sur sa 250 Harley-Davidson. Ensuite, il est entré à la Sidemm - ancêtre de Kawasaki Motors France. Il quittera la maison verte 10 ans plus tard pour voler de ses propres ailes. Autant vous dire qu'il connaît la chanson, le Gégé. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le stand n'est pas trop encombré : Hans est venu avec sa servante à outils et c'est tout ! Et encore, il ne les sort que très rarement ses outils tant sa moto est bien préparée. Il s'agit donc d'une Z1R qui a conservé son habillage d'origine ce qui, au passage, fait tout son charme. Immigré Allemand à Rennes, Hans ouvre un magasin dès 1976 et devient concessionnaire Kawasaki l'année suivante. Il revendra son

**OBJECTIF 2013 : FINIR LA COURSE.
OBJECTIF 2014 : GAGNER NOTRE CATÉGORIE !**



En-dessous, Christophe Gaime, le genou (presque) par terre dans la courbe d'Adélaïde. En haut à droite, Gérard Jolivet va prendre la piste pour le tour de formation. Le panneau « Light » indique qu'il faut allumer les phares.



Kawasaki 1000 Z1R « BOC »

La Z1R, Hans Kuhl connaît, il en a vendu dans sa concession lorsqu'elle est arrivée en 1978 et surtout, à l'époque, c'est devenu sa moto personnelle. En 2003, pour le premier BOC, c'est celle-ci qu'il engage et au fil des années, il l'a faite évoluer. Commençons par la partie-cycle. Le cadre est d'origine mais a été renforcé par Alain Genoud qui en a profité pour incliner les amortisseurs arrière et monter un bras oscillant aluminium Performance. La fourche provient d'une Kawasaki 1000 RX dont le système antiplongée a été supprimé et les ressorts d'origine remplacés par des Racetec « Made in USA ». Les jantes sont des PVM allemandes en magnésium. Dans le moteur, on trouve un vilebrequin de Kawa Z 1000 Mk2, un kit Wiseco 1135 cm³, un arbre de 1100 ZX et une culasse préparée par GG Compétition. Il est alimenté par une rampe de carburateurs Keihin 33 mm qui ont participé aux 8 Heures de Suzuka à l'époque. Pour finir, Hans a commandé pas mal de pièces aux USA : l'allumage électronique Dyna 2000, des roulettes APE de chaîne de distribution et une boîte de vitesses d'origine mais dont les crabots ont été biseautés. Une vraie bête de course !

Gérard Jolivet en action
dans la nuit, quasiment
aussi vite qu'en plein jour !



De droite à gauche, le départ canon de Gérard Jolivet, le podium de la catégorie Classic 2 et le team *MRC* (presque) au complet : Hans Kuhl, Gérard Montigny, Ch. Gaime, Gérard Jolivet et Philippe Linard.

Avon Tyres Speedmasters

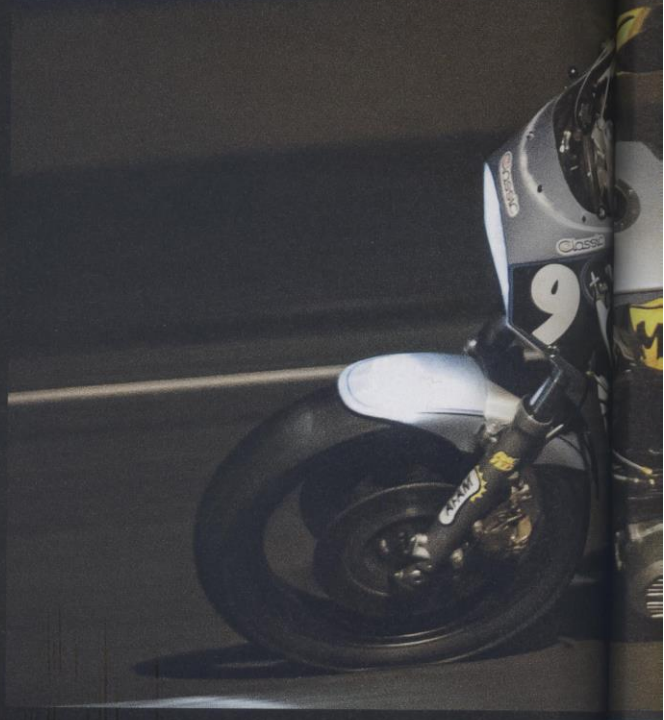
AVON
TYRES MOTO FRANCE

Notre Kawa était équipée de « gommes » Avon. Rares sont les manufacturiers à pouvoir s'appuyer sur une légitimité technique et historique. L'industriel britannique est installé à Melksham où il développe et fabrique ses pneus de moto depuis 1911. Marque phare de l'âge d'or de la moto anglaise, Avon est toujours l'un des acteurs de référence pour tous les amateurs de motos classiques grâce à sa gamme complète. Associant le dessin des bandes de roulement d'origine à des gommes contemporaines, les Roadrunner, Safety Mileage MKII et Speedmaster combinent le style et la performance jusque sur la piste. Avon a aussi pensé aux amateurs de bobbers, de choppers et de customs en général. Les SM MKII, au look si particulier de pneus vintage US, sont homologués, ce qui permet de rouler l'esprit libre. Une assurance qualité et une garantie de performance qui ont conduit des constructeurs aussi réputés que Zero Engineering ou Headbanger à les adopter en première monte. Renseignements et commandes : Avon Tyres Moto France au 03 88 62 04 25. Facebook/avonmotofrance

enseigne en 2005. Les motos vertes, il connaît, d'autant que c'est par le tout-terrain qu'il a abordé la compétition. Motocross mais aussi endurance style 24 Heures de Bretagne. C'est d'ailleurs à lui que l'importateur confia la préparation des KX 500 officielles. Il faut dire que notre homme a un diplôme d'ingénieur en mécanique.

Les motos vertes, Hans les connaît bien

Puis en 1991, il se lance dans le championnat du monde d'endurance. Là encore, il fera mieux que de la figuration puisque son équipe montera par deux fois sur la troisième marche du podium. Hans dispose donc d'un certain bagage mais reste très modeste. Et c'est dans une ambiance conviviale et feutrée que va se dérouler la course : pas un éclat de voix dans les stands. Une moto qui ne va jamais rencontrer le moindre souci et un Gérard Jolivet qui va remplir son rôle de premier pilote à merveille. À l'arrivée, la belle Z1R pointe 4^e au classement général : incroyable, on est pied du podium ! Certes, il y a eu des casses et des chutes devant mais ça fait toujours plaisir. Et puis, avec le petit réservoir de 13 litres, nous ne pouvions pas rouler plus de 45 minutes et nous étions donc contraints de faire au moins deux arrêts par relais. D'autant que pour la catégorie Classic 1, on est cette fois-ci sur la plus haute marche ! Allez, c'est décidé, on remet le couvert en 2015, Hans et Gérard sont trop contents de rouler à nouveau sur le circuit Paul-Ricard et pour moi, ce sera une découverte. ♦



ALLEZ, C'EST DÉCIDÉ, ON REMET LE COUVERT EN 2015. DIRECTION LE PAUL-RICARD

