

# The Timeless Magazine

N° 10  
février  
2007

◇ *Les introuvables du style «Rétro-thentique»*

◇ *Un «riding coat» à l'ancienne à l'essai*



*Bullet sauce Ketchup:*

**TROPHY-CONCEPT**

**STRONG BOBBER**

## LES POTINS DU MOIS

### **Halte aux abus patronaux !**

Lors de la conception du «*Strong Bobber*» des bruits ont couru selon lesquels Jean aurait exigé que toute l'équipe se nourrisse exclusivement de hamburgers de chez McDo et ne boive que du Coca. C'est en renâclant que les salariés de Trophy-Motos se seraient pliés à cette exigence. Mais lorsque Jean aurait prétendu leur faire goûter en plus des huîtres à la sauce Chantilly il y aurait eu des menaces de grève.

### **Busherie**

On aurait frôlé la catastrophe et une frappe «chirurgicale» de l'USAF (US-Air Farce) sur les locaux de Trophy-Motos... George W. Bush aurait confondu le prototype du Bobber avec une arme de destruction massive (de notre honorable correspondant à la CIA).

### **Problème de détection**

Lors de son dernier passage chez Trophy, un samedi, notre ami Jojo a été dans l'incapacité de trouver Christophe... Nous nous perdions en conjectures sur les raisons de cette absence inattendue, lorsque Jojo s'est souvenu qu'il avait omis d'utiliser sa loupe... Nous pensons donc qu'il était en fait présent, mais que sa taille n'a pas permis à Jojo de s'en rendre compte en l'absence de sa fidèle lentille grossissante.

### **Cornelia est-elle fâchée?**

La Bullet de notre ami Jojo a récemment subi une légère intervention chirurgicale destinée à la pourvoir d'une culasse préparée et d'augmenter son taux de compression avec, en prime, un beau carbu Amal de 32mm... C'est à cette occasion que le tibia d'Eric, notre chef mécano de choc, a enregistré le premier retour de kick de sa carrière. Cornelia en voulait particulièrement à Eric, puisqu'elle n'a plus renouvelé ce mouvement de mauvaise humeur. Nous conseillons donc à notre chef mécano de cesser de traiter les machines de «sacré tas de ferraille», de «tas de boulons» et autres épithètes malsonnantes. Il devrait savoir depuis le temps que contrairement aux «japonaises» les Bullet ont une vraie personnalité.

### **« The Timeless Magazine »**

Magazine gratuit, édité sur le web chaque mois par Trophy-Motos, 35 quai du Halage 94290 Villeneuve le Roi

Directeur de Publication:

Jean (dit Zebiboss)

Rédacteurs en Chefs:

- François (dit Le Chat Botté)

- Joël (dit Jojo)

## Sommaire

- Les Potins du Mois : ..... page 1
- Editorial : ..... page 2
- Bullet «Strong Bobbet», by Trophy : ... page 3
- Le style «Rétro-thentique» : ..... page 7
- Le Driza-Bone à l'essai : ..... page 8
- Officiel, la Bullet est un mythe : ..... page 13
- L'Ancêtre du Mois,  
BSA M-20 500cc de 1941 : ..... page 15
- Coup d'oeil dans le rétro : ..... page 17
- Pas en colère mais... presque : ..... page 21
- Lu ici ou là : ..... page 22
- Le dessin de Joël : ..... page 24
- La Moto du Mois : ..... dernière page

## Editorial

**N**ous voici donc en plein hiver... Saison qui par ses longues soirées se prête (si on n'a pas des choses plus drôles à faire, bien, sûr) à la réflexion... Dans le monde actuel, à bien y réfléchir, il est permis de se demander comment il y a encore des gens - comme nous - qui sont encore attirés par la moto. Chaque année apporte en effet son lot d'entrave à la pratique de notre activité favorite. L'an deux mille sept, année électorale, apportera-t-il une rupture avec cette désagréable tradition?

Il est permis de l'espérer mais sans trop d'illusions. En effet, les grandes formations en présence ne semblent pas prêtes à proposer une rupture claire avec une orientation «hygiéniste» qui commence à devenir sérieusement préoccupante en ce qu'elle empiète de manière excessive sur les libertés de chacun et pousse à régler les inévitables petits conflits de la vie quotidienne dans les cours de justice plutôt que par l'observation volontaire des règles élémentaires de la vie en société qui visent au respect des autres pour obtenir leur respect pour soi-même. Un *modus-vivendi* fondé sur un échange équilibré fait de restrictions qu'on s'impose à soi-même et qu'on échange contre une vraie tolérance de la part des autres.

Or, l'excès de contraintes pousse aujourd'hui comme par le passé à des attitudes provocatrices et excessives qui entraînent inmanquablement des réactions de même nature. On entre ainsi dans un cercle vicieux où au final tout le monde se sent opprimé et pris dans un carcan.

Il n'est évidemment pas dans nos intentions de donner ici des conseils de vote ou de prendre position pour tel ou tel candidat, mais il est pourtant une chose que nous pourrions conseiller à nos lecteurs motards: c'est de faire savoir à leur candidat favori que le monde de la moto en a assez des exagérations de toutes sortes dont il est victime, qu'à trop écouter les technocrates de tout poil, coupés de la vie des simples citoyens, on finit par prendre des mesures qui insupportent la majorité des citoyens et ne règlent rien et qui, à terme, amènent des réactions toutes aussi excessives, même lorsqu'il s'agit de prendre en compte un réel problème. Il ne faut pas chercher ailleurs les véritables raisons du manque de confiance général des Français envers leurs politiciens. On ne remplace pas la carence dont les uns et les autres font preuve depuis des années à régler les problèmes ressentis comme urgents et primordiaux par une large majorité de citoyens par la mise en avant de problèmes secondaires ou fictifs qu'on «règle» à coup de contraintes supplémentaires. C'est sans doute encore pire que de ne rien faire...





**RECETTE ANGLO-AMÉRICAINNE :**

**LA BULLET**

**SAUCE**

**KETCHUP**



# ... ET POUR UNE VERSION DE PLUS !!

The *Royal* ENFIELD



500 BULLET

Strong Bobbers  
by Trophy Concept®



Les USA sont un pays où règne depuis fort longtemps la démesure... A force de construire des motos monstrueuses, un jour, on ne sait pourquoi, certains motards ont trouvé, là bas, qu'il serait peut-être bon de réduire une moto à ses éléments essentiels: un cadre, un moteur, une selle et un guidon en ajoutant, comme à regret, les feux réglementaires.

Ainsi naquit le concept du «bobber» (nom probablement issu de l'expression «bob tailed» utilisée pour désigner les chevaux ou les chiens dont on coupait la queue).

Chez Trophy, où règne l'influence de la Culture Rock (demandez donc à Jean!), on a parfois une pointe d'américanisme qui ressurgit brutalement. D'aucuns virent ainsi, dans l'ancienne boutique, trôner un jour une très rare Ural Wolf (version chopperisée solo).

On avait bien déjà entendu lors des réunions du cercle des motards différents (devenue depuis l'association Trophy-le-Cercle) parler de transformer une Bullet en Bobber... Mais jusqu'alors, la chose ne s'était point matérialisée.

Le célèbre mono anglo-indien n'avait connu que des transformations facilement estampillables «Old England» ... dont les moins sages se contentaient d'adopter l'allure des

Cafe-Racers d'antan ; de ce temps des années 60 où les «Gentlemen Riders», issus des «Sportsmen» d'avant 14, et qui avaient résisté jusque là au temps et à deux guerres mondiales, la lèvre supérieure bien rigide, cédèrent la place aux *Rockers* amateurs de sensations fortes, amateurs de «ton» (100mph soit 160Km/h) autour de leur bistrot favori et de pintes d'Ale ou de Guinness à l'intérieur d'icelui... Mais sur tout cela flottait encore bien haut l'Union Jack. Et puis Trophy osa...

«Lady Bullet» comme n'importe quelle Lady Di (avant la pile du pont de l'Alma) jeta sa culotte et ses préjugés aux orties et s'en alla trouver une inspiration nouvelle de l'autre côté de la grande mare. Et tant pis si la Cour crie au scandale Le résultat est désormais sous nos yeux ébahis.

Elle se présente à vous dans toute son indécence: *topless* avec son absence de garde-boue avant, en ultra mini-jupes, avec son garde boue arrière coupé et - avec le gros réservoir adopté pour la circonstance - une sorte d'implant mammaire... le peu de vêtements qui lui restent est presque intégralement noir avec un passepoil rouge en forme de flammes. Seul curieux clin d'oeil à ses origines britanniques, le mini feu rouge arrière *Miller* qui fut standard sur les Vincent.

Et même moi, qui suit «British» jusqu'au

bout de mes gants dans mes goûts motocyclistes, je ne puis que reconnaître qu'elle est bien belle ainsi.

Toutefois, la tête de mort présente sur le levier de vitesse, représentant un crâne au front bas, évoquant plus le pithécantrophe que l'homo-sapiens, et pourvu de canines sur-développées pour retenir le chewing-gum, n'est pas sans me faire penser aux capacités intellectuelles du «Colonial» moyen...

Tout cela est bel et bon, me direz-vous, mais quid de l'usage d'une Bullet ainsi transfigurée? Sur ce plan les belles images qui illustrent cet article (belles malgré la pluie qu'on sent plus que menaçante en regardant vers le proche avenir et déjà passée en regardant vers un passé qui n'a rien de lointain) permettent tout de même de se faire une vague idée : un «Bobber», aussi «Strong» soit-il est plus fait pour la météo des déserts californiens... Sans garde-boue sous la pluie, le pilote doit être... très humide, que ce soit de face ou de dos.

Par contre, en plein été, en vrombissant de terrasse de café en terrasse de café, on ne manquera pas de vous remarquer. Après tout, ne soyons pas trop puriste! Au moins le côté «frimeur» sera-t-il justifié par la beauté de la chose dans un monde où, de plus en plus, c'est la laideur qui est utilisée pour se démarquer...





Tel est le «*Strong Bobber*» de Trophy-Motos... Monture pour échappé de «*l'Equipée Sauvage*» ou pour quelque «*Easy-Rider*»? Ou monture de «*Dark va Dehors*» dans sa lutte contre les «*Chevaliers du Jet d'Aib*» à vous de choisir... Mais nul ne peut nier la réussite de son esthétique.







# LES INTROUVABLES TROUVÉS POUR VOUS

## Le Style «Rétro-thentique»

Vu sur le net, cette botte «made in Australia» qui a plus de cent ans d'existence puisqu'elle vit le jour pour équiper les officiers australiens (et probablement d'autres parties du (alors) vaste Empire britannique pour la guerre des Boers...

Parfaite illustration d'une vraie botte «vintage» de haute qualité pour motard amoureux du style le plus classique.

Il s'agit d'une botte toujours réalisée sur mesure pour un prix de départ d'Australie qui pour n'être pas à la portée de toutes les bourses (environ 430€ + port) n'est pas moins d'un rapport qualité/prix exceptionnel.

Peu de probabilité aussi que le modèle fabriqué ne vous aille pas



car en suivant la charte de mesure du site (<http://shop.valleycountry.com.au/catalogue/category1/category12/category43>) la question de la correspondance de pointure avec l'épaisseur de vos mollets (un des points les plus susceptibles d'une éventuelle déception quand on achète des bottes par correspondance, se verra réglé d'office !

On remarquera que cette botte haute, lacée, n'est -une fois n'est pas coutume - pas d'un noir d'encre mais d'un aspect cuir naturel bien plus en accord avec une habillement rétro.

Soulignons que la qualité exceptionnelle des cuirs employés vaut largement sur le plan de la protection les renforts variés qu'on nous présente comme le nec plus ultra de la protection sur des bottes de moto «modernes», trop souvent faites d'un cuir «déjeuner soleil» partout ailleurs (les renforts tiennent le reste se déchire...).

Les grincheux objecteront peut-être que les désormais élément réfléchissants sont absents, mais soyons honnêtes, est-ce bien sur les bottes (souvent recouvertes par les pantalons courts modernes) que ces éléments sont indispensables à la sécurité?

Notre principal regret est surtout de devoir aller chercher si loin de telles merveilles alors que la France fut, il y a quelques années

encore un pays où le travail du cuir de qualité était florissant (comme à Millau). ..

Habillez vos mains comme celles des agents de la Police Montée Canadienne et cessez de vous contorsionner pour enfiler vos gants par dessus votre veste préférée! ...

«The Real McCoy», comme disent les Anglo-Saxons. Si ces gants à longs la pire des oui, en faute de te°, ils seront

crispins rigides ne sont pas parfaits pour saisons froides malgré leur origine (eh moto on va plus vite qu'à cheval) membrane genre Thinsulaparfait en demi-saison quand la température ne per-



met pas encore port d'un vêtement manches fines et exige ter les courants d'air....

le aux d'évi-

Là encore il faudra recourir à sur le net, puisqu'ici de tels ont qui plus est le bon goût de ne noirs par principe) ne sont disponible et nous les avons trouvés en vente par cordans une boutique internet US (<http://www.glovesonline.com/pages2/mb1a-rcmp.htm>) à

l'achat gants (qui pas être nulle part respndance leather-\$162,95.

Les «vraies» lunettes Mk VIII des pilotes de la Royal Air Force pendant la Bataille d'Angleterre?

Elles existent non seulement forme d'ori-mais dans les cou-

toujours, dans leur gine leurs



Halcyon jours. est car vous la

Goggles les produit encore et tou-

Et la réplique fidèle en bas trouvez photo d'une paire années avec boîte. Hé-

vraie des 40 sa



las, tou-adaptées

jours pas aux binoclards...







## RIDING COAT:

# A l'essai



que son modèle.

Aussi sera-t-il réalisé dans une épaisse toile de coton enduite de graisse (Ca ne vous rappelle rien? ... Si bien sûr, nos célèbres *Barbour* ou *Belstaff*) et destiné à être porté sur les vêtements de tous les jours, par dessus la chemise ou la veste. Ainsi il tiendra chaud, sera assez ample pour ne pas gêner les mouvements et adapté à chevaucher une monture.

Cette adaptation à une utilisation équestre se traduit par une longue fente cavalière à l'arrière se terminant par une extension interne destinée à protéger l'assise du cavalier des selles humides et par l'existence de deux pattes internes aux longs pans du manteau qui descendent jusqu'au coup de pied des bottes et qui permettent de les fixer autour des jambes contre tout effet du vent ou de la pluie.

C'est tout naturellement que des années plus tard des manteaux similaires virent le jour pour les motocyclistes un peu partout dans le monde.

Il restèrent disponibles longtemps... les marques *Belstaff* et *Barbour* en produisirent, *Belstaff* jusque dans les années 50, *Barbour* un peu plus longtemps encore (il y a une dizaine d'années il était encore au catalogue de la marque). Mais, dès la seconde moitié des années 50, ils tombèrent en désuétude chez les motards... Influence de la mode, début de la confusion entre exigences des circuits et exigences réelles de la route ou encore inadaptation du vêtement aux hautes vitesses et aux positions «sport»? Toujours est-il que la protection contre la pluie fut de plus en plus assurée par des vestes puis des blousons bien plus court auxquels on adjoignait des sur-pantalons (plus ou moins) étanches et qui restent encore aujourd'hui particulièrement difficiles à enfiler rapidement en cas d'averse et une plaie quand il s'agit de faire un arrêt pour satisfaire un besoin naturel. Autre formule, les cuirs, soit sous forme de combinaisons complètes (chères, en général très ajustées et donc incapable de protéger des froids de l'hiver par l'adjonction des épaisseurs de vêtements nécessaires en dessous et absolument pas pratiques pour autre chose que les longs trajets), soit sous forme d'un ensemble blouson ou veste plus pantalon de cuir, très protecteur contre les effets de chutes mais très cher (si vraiment de qualité) et seulement récemment réellement étanche lors d'une longue randonnée sous la pluie, souvent assez peu supportable aux temps chauds.

Du côté des cavaliers, le passage en Europe d'une équitation comportant des applications professionnelles à une équitation de sport et de loisirs uniquement rendit aussi obsolètes de tels «riding coats»...

Mais en Australie («*Down Under*» comme disent les Britanniques), l'équitation professionnelle continuait et dans une large mesure continue



**S**ouvenez-vous<sup>1</sup>, il y a quelques temps nous avons présenté un dossier spécial «Rétro» sur l'équipement reflétant ce style cher à la plupart d'entre nous. Parmi les produits présentés, figurait sous l'intertitre «insolite» un manteau de cavalier en toile enduite de marque «*Driza-Bone*» capable de protéger efficacement le motard contre la pluie et le froid sans contorsion pour l'enfiler et remplaçant avec bonheur les divers vêtements de pluie dits «moto» actuels avec style et efficacité.

Aujourd'hui, voici un essai grandeur nature de ce vêtement au look rétro affirmé mais aussi, pour les plus jeunes d'entre nous s'inscrivant dans un des styles jeunes à la mode: le style gothique et portable aussi bien sur votre monture qu'en ville.

### Un manteau venu des antipodes

Nous sommes au XIX<sup>ème</sup> siècle, de l'autre côté de la terre, en Australie. Pour garder les troupeaux, comme aux USA on fait appel à des cavaliers qui doivent chevaucher dans un rude climat tous les jours qu'il pleuve ou qu'il vente.

Comme en Europe (où cela durera jusqu'à ce que la mécanique remplace le cheval) ils ont besoin de se protéger efficacement contre les intempéries, loin de tout abri.

Depuis longtemps, existe dans la mère patrie des colons australiens, la Grande Bretagne, un vêtement protecteur des cavaliers appelé «*Riding Coat*» (littéralement manteau d'équitation), nom qui sera repris en France pour qualifier un vêtement plus habillé (mais capable d'être porté sur un cheval) connu sous le nom de... redingote!

Mais en Australie, le *riding coat* est un vêtement de travail qui se doit d'être aussi solide que celui qui le porte et bien plus protecteur encore

<sup>1</sup> Pour nos lecteurs plus récents, consultez les archives de *Timeless Gazette* sur le site *Trophy: The Timeless Gazette* N°10, page 3





aujourd'hui encore comme par le passé. Et l'équitation de promenade n'est pas seulement une chevauchée de quelques heures dans le vaste continent austral. Aussi les *riding coats* continuèrent d'être produits et appréciés selon les recettes d'hier...

### **Le *riding coat* en moto aujourd'hui**

Depuis le temps que nous nous connaissons, amis lecteurs, vous savez que notre équipe n'a peur de rien quand il s'agit de vérifier si par hasard la technique moderne tient plus de la mode que de l'utile et pour - si cela se révèle vrai - défendre les vertus du «*vintage*» face à celles du «*up to date*».

Une fois de plus nous le prouvons par cet essai en examinant pro et contra dans la réalité les avantages et les inconvénients d'un *Driza-Bone* en moto.

La coupe est ample pour la taille choisie et permet donc aisément d'adapter ce qu'on porte en dessous à la température. A pied, même avec des vêtements assez légers pour la température ambiante, le long manteau en toile épaisse graissée d'un poids d'un kilo environ agit comme un total coupe-vent et crée rapidement par la chaleur dégagée par le corps un véritable micro-climat protecteur sans jamais se transformer en étuve. Il est d'ailleurs possible de renforcer la protection contre le froid par la pose d'une des deux doublures en option (soit en laine soit en fibres artificielles au choix), protégeant le buste. Autre option, inutile en moto, une capuche. Un rabat anti-vent et pluie double l'épaisseur de la toile sur le buste et le col permet une fixation haute et hermétique. Le manteau est pourvu de deux grandes poches latérales à rabat. Toute les fixations se font par pressions. Les manches, étudiées pour arriver à mi-main sont aisément fixées en position remontée par des pattes de serrage qui permettront en outre l'enfilage facile de gants de moto.

En position équitation, celle qui est adaptée à l'usage qui nous intéresse, les deux pressions inférieures sur l'avant du manteau sont libérées ainsi que les deux pressions fermant la fente cavalière à l'arrière, tandis qu'on fixe (pressions aussi) les pattes autour des bottes pour que les pans du manteau protègent bien les jambes et ne se rabattent pas sous l'effet du vent vitesse. Le tout est plus vite enfilé et en état de service qu'il n'en faut pour l'écrire.

Il est clair que ce type de protection ne sera absolument pas adapté à

une machine du genre café-racer. Par contre, le pilote n'aura aucun mal à enfourcher une moto de tourisme et à s'y sentir à l'aise. Le petit rabat triangulaire situé en haut de la fente cavalière va parfaitement jouer son rôle protecteur sur une selle mouillée et votre entrejambe restera au sec.

Vos jambes seront réellement protégées de la pluie malgré le vent vitesse et vous ne sentirez aucunement une quelconque impression d'étuve, si courante avec les sur-pantalons. Aucun risque non plus que les pans battent. Autre avantage, vos bottes pourront être portées sur le pantalon, puisqu'aucun filet d'eau ne risque de s'écouler à l'intérieur via les jambes mouillées d'un pantalon étanche. Ce qui est courant quand on utilise un pantalon de cuir. La capeline située sur le haut du manteau apporte une protection supplémentaire à vos épaules contre l'ondée et ne se soulève pas non plus grâce à des pattes passant sous les bras (à demeure).

D'un point de vue économique, les quelques 230€, port compris, du vêtement représentent déjà une sérieuse économie par rapport à l'achat d'un sur-pantalon doublé, moins pratique à enfiler ou retirer et en synthétique, faisant souvent effet de sauna. Ne parlons pas du comparatif tarifaire avec un ensemble en cuir! ...

De plus, le manteau, quoique d'un style devenu aujourd'hui peu courant, est parfaitement portable comme un vêtement de ville, même sur un costume. Il est jugé «très chic» par les gens qui le voit et son caractère hors du commun et intemporel le rend indémodable, or, la solidité indéniable de sa construction en fait un vêtement qu'on peut garder à vie avec un minimum de soin et d'entretien (nous allons y revenir). C'est donc un bon investissement.

Y a-t-il des défauts? ... Rien dans ce monde ne sera jamais parfait, le «*riding coat*» *Driza-Bone* n'échappe pas à cette règle. Sur le plan motocycliste pur, ce sont surtout des défauts circonstanciels. Entendez par là qu'il se mariera difficilement avec une machine sportive (position, aérodynamique) et - sauf peut-être pour les machines de grand tourisme - semblera peut-être un peu déplacé sur le dernier «design» à la mode. Mais pour les amateurs de machines classiques ou néo-classiques- Café-Racers mis à part - ils ne présentera aucun problème et apparaîtra comme un raffinement de plus. Pour nos confrères de *Moto-Mag*, il ne serait pas totalement apprécié parce qu'il ne présente aucune bande réfléchissante.



Mais, pour nous, ce vêtement manque surtout de choix dans les couleurs disponibles. *Driza-Bone* a en effet réduit cette année la gamme de ses *ridings coats* pour des raisons inconnues et il n'existe plus que trois versions disponibles: la plus traditionnelle et qui fait l'objet de cet essai, une version plus luxueuse et disposant d'une protection au froid renforcée et une version ultra-légère en synthétique (que nous ne recommandons pas pour un usage moto). Malheureusement, les versions en toile téflonnée (*Fortress Coats*) ont disparu du catalogue et avec elles un autre choix de couleur que le marron, le brun «antique» ou le noir et notamment une version «moutarde» (en fait le kaki anglais) qui offrait l'avantage d'une variante au sempiternel noir des vêtements moto sans tomber dans des couleurs un peu bizarres (*Dirza-Bone Town & Country* ultra légers) ou dans des marrons que nous ne trouvons pas (affaire de goût bien sûr) très élégants.

## L'entretien

Les familiers du *Belstaff* ou du *Barbour* ne seront pas dépaysés. Mais il faut observer à la lettre les conseils d'entretien du vêtement pour lui garder toute sa beauté et tout son efficacité.

L'imperméabilisation des manteaux *Driza-Bone* est très durable par temps humide, ainsi nettoyer votre manteau en toile graissée est simple.

Toutefois, l'eau froide uniquement doit être utilisée afin de réduire au minimum la quantité de graisse enlevée pendant le nettoyage.

Même si votre intention est de procéder à une ré-imperméabilisation totale, vous ne devez pas utiliser quoi que ce soit de plus agressif que du savon pur et de l'eau tiède.

Enlever la terre sèche, le sable, la saleté... etc, avec une brosse à habits souple et une éponge imbibée d'eau froide. Pour enlever des salissures plus importantes, suspendez votre manteau et arrosez-le ou rincez-le à l'eau froide.

Une fois nettoyé, étendez-le en le suspendant et laissez-le sécher naturellement loin de toute source de chaleur. Une fois sec, rangez-le dans un endroit frais et sec.

**N'utilisez pas de savon, sauf si vous avez décidé de le ré-imperméabiliser entièrement**

**N'utilisez jamais de détergent, d'agent de blanchiment ou tout autre produit de nettoyage**

**Ne procédez jamais à un séchage forcé par torsion, force centrifuge ou dans un tambour de machine à laver**

**Ne jamais repasser le manteau.**

**Ne jamais nettoyer à sec**

**N'exposez jamais le vêtement à des sources de température très élevée ou à aucune flamme découverte.**

**En principe, ne cousez rien à travers la toile extérieure. Si toutefois cela se révélait nécessaire, ré-imperméabilisez la zone concernée avec la graisse d'imperméabilisation *Driza-Bone* d'origine.**

**En principe, utilisez seulement la graisse d'origine *Driza-Bone*, certains produits de substitution pouvant endommager le vêtement.**

La fréquence de ré-imperméabilisation que votre manteau nécessitera dépend étroitement de ses conditions d'usage. Pour lui conserver longtemps son efficacité maximum, un examen mensuel est conseillé pour s'assurer qu'aucun endroit «sec» n'existe parce que la graisse d'enduction aurait été enlevée par les frottements. Consacrez une attention particulière aux endroits les plus exposés comme les épaules et les coutures de cou et les zones soumises à de fréquentes frictions comme les poches, les plis des manches et les genoux.

**Précautions :** *Soyez attentif à ce que la graisse ne marque pas d'autres vêtements ou tissus, particulièrement via les zones non doublées du vêtement.*

## Procédure de ré-imperméabilisation

Pour ré-imperméabiliser votre *Driza-Bone* vous-même tout ce dont vous avez besoin est un récipient d'eau chaude, un chiffon doux ou une éponge et un pot de graisse ad-hoc.

Choisissez toujours un endroit chaud et ensoleillé pour procéder à l'opération. Mettez le pot de graisse à tiédir dans le récipient d'eau chaude jusqu'à ce que le produit ramollisse. Ensuite, travaillez la graisse pour la faire

rentrer dans le tissu en portant une attention particulière aux coutures et aux zones sèches où la graisse n'existait plus et au plis. Il est important de bien faire pénétrer la graisse dans le tissu et de ne pas lui permettre de rester en surface en couche épaisse.

Après l'opération de ré-imperméabilisation, le manteau peut être passé dans tous ses recoins au sèche-cheveux pour aider à l'absorption de la graisse en profondeur dans la toile. Alternativement, vous pouvez aussi suspendre le manteau au soleil.

## En guise de conclusion

L'expérience nous a montré - tout au moins dans le cadre des vitesses légalement praticables - que le vêtement était tout à fait adapté et protecteur contre le vent froid et la pluie et autorisait une modulation fort utile de ce qu'on porte en dessous en fonction de la température ambiante (ici une petite remarque, il est déconseillé de porter des vêtements purement en synthétique et ne «respirant» pas car il peuvent alors provoquer de la condensation à l'intérieur du manteau, laissant penser à des fuites). Les sangles de maintien de la capeline comme des jambes se sont montrées parfaitement efficaces pour éviter les flottements comme à empêcher la pluie de mouiller les jambes. Enfiler un tel manteau et le préparer pour se protéger d'une averse soudaine en le sortant d'un sac contenu dans une sacoche (pourvu que le pliage ne soit pas trop appuyé et qu'on ne l'y laisse pas en permanence, ce qui pourrait l'abîmer) ne présente aucune difficulté et est bien plus rapide et efficace que d'enfiler un sur-pantalon de pluie. C'est donc, été comme hiver, un vêtement pratique et efficace. Sa polyvalence (entendez par là que son usage n'est pas uniquement motocycliste) rend son prix encore plus intéressant.

Il faut pour se le procurer recourir à «l'E-commerce», c'est-à-dire passer par Internet. Notre expérience avec *Webury.com* (<http://www.drizaboneclothing.co.uk/index.html?lmd=38503.437998>) a été mitigée. Outre le fait que la transaction doit se faire par téléphone (pas de sécurisation pour paiement direct par carte indiquant les frais de port), nous avons été victimes d'une suite de circonstances malencontreuses qui ont considérablement retardé la livraison effective d'un manteau exempt de défaut (il manquait une patte de serrage sur l'une des manches sur le premier qui nous est parvenu). Reste que le premier envoi qui devait être effectué le lendemain de notre coup de fil n'a été fait que plus tard (excuse: une





mystérieuse épidémie aurait réduit le personnel temporairement) et n'avait pas été contrôlé avant envoi (excuse: les défauts sont très rares - ce que nous voulons bien croire - mais il n'empêche que pour une vente par correspondance un contrôle systématique est à notre avis une nécessité). Nous avons suivi la procédure de renvoi scrupuleusement et promesse nous avait été faite d'envoyer un manteau en parfait état immédiatement et ce par e.mail et donc sous forme écrite). Malheureusement - et en dépit du fait que nous avons renvoyé à *Webury.com* la copie de la remise du paquet à la poste pour prouver notre bonne foi - nous avons attendu longtemps le paquet (qu'on avait promis de nous envoyer en express en compensation). Le motif se révéla être la procédure maison (contraire à la promesse du commerçant) consistant à attendre le retour de l'article défectueux... Il existe d'assez nombreux distributeurs par correspondance de *Driza-Bone*... dont bien sûr des sites australiens. Sur ces derniers les prix sont moins chers mais le port risque d'être évidemment plus important et les délais de livraison aussi. Le site *Webury* est de toutes façons à consulter pour son excellente table des tailles (en mesures métriques aussi). Il faut alors choisir la taille juste au dessus si on excède une des valeurs exactes de peu. Cela dit, nous hésitons un peu à vous recommander *Weybury.com* comme source d'approvisionnement, surtout si vous souhaitez recevoir votre commande rapidement! ... Notre image du sérieux des commerçants britanniques en a pris un coup. Avons-nous réellement été victimes d'une assez incroyable série de malchances ou d'un service un peu trop laxiste? Nous vous en laissons juges.

Nous regrettons par contre l'absence d'un importateur et de détaillants en France.



### ***DRIZA-HUMOUR CANIN***

***La Rédaction tient à avertir nos lecteurs que les bergers allemands adorent les Driza-Bone (l'os sans doute)... L'ennui c'est qu'ils lui font cadeau de nombreux poils que le temps particulièrement froid ne nous a pas permis d'ôter par la méthode la plus simple de nettoyage complet exposée dans le présent article.***

***Les poils de chien visibles sur les photos ne sont donc pas livrés avec le manteau.***

***Nous ne remercions pas Sandy, notre chienne d'avoir ainsi contribué à figurer des détails qui ne sont pas d'origine...***

## Les fonctions, tout en images



***En haut, le rabat anti-vent protégeant le torse, fermé par des pressions***

***En bas, les pans du manteau collent parfaitement aux jambes et à leurs mouvements***







*le secret des pans: une simple patte attachée par une pression autour de la jambe*

## Les fonctions (suite)

*Une pose pas vraiment naturelle mais qui permet de comprendre comment fonctionne à la fois la fente cavalière et les sangles de maintien des pans et de voir la pièce triangulaire qui revient sous l'assise pour la protéger de l'humidité.*



*La petite patte qui maintient la capeline en place en passant sous les bras*



*Ci-dessus, la large fixation croisée du col en position totalement fermée.*

*Ci-dessous, la patte serrant les manches à l'aide d'une pression*









## « JE ROULE EN FONTE »



Chaque fois que Joël kicke sa Bullet, ses moustaches remontent systématiquement sous l'effet d'un sourire de gamin. Le gamin qu'il était en 1966, jeune motard venant d'acquérir une AJS 500 twin, rachetée pas cher à un copain dans le besoin. « Je l'ai gardée deux ans, le moteur a cassé et je n'ai pas pu la réparer faute de moyens. Mais ça m'a donné le goût des motos anglaises. » Puis, avec les études, le boulot, le mariage et les gosses... Joël arrête la moto. En 2003, surprise! Pour son départ en retraite, ses proches et ses collègues se cotisent pour lui offrir une Royal-Enfield 500 Bullet, moteur fonte à boîte 4, vitesses à droite. « N'ayant jamais roulé sur une moto moderne, je n'ai pas été dépaycé. À son guidon, j'ai retrouvé mes souvenirs de jeunesse. Je l'utilise souvent, pour mes loisirs. Mais s'il fallait que j'aie bossé avec, je le ferais. Elle a actuellement 11 000 km effectués sans soucis. J'ai fait monter un guidon plus large, deux selles cuir, un silencieux court et une plaque feu arrière old style. » Joël la bichonne, prend le temps de la laisser chauffer et roule avec la philosophie nécessaire pour pouvoir l'apprécier à sa juste valeur. Heureux!



de fabrication. Désormais, la production est réalisée dans une nouvelle usine et les moteurs sont fabriqués sur des machines numériques. Mais les filets de réservoir sont toujours peints à la main! Le démarreur électrique fait son apparition en 2001 et la boîte à cinq rapports et sélecteur à gauche est proposée sur le modèle De-Luxe en 2003. L'ancien modèle à boîte et sélecteur à droite est toujours fourni en option. Com

## Bullet mode d'emploi

« Que l'on choisisse l'Electra ou un modèle... roule pas en... machine... Pour... »

Reste une question fondamentale: JOJO EN EST-IL POUR AUTANT DEVENU UN MYTHE ?

apparu en 1960 et du cadre de 1949. Vers 1990, réalisée à 500 cm<sup>3</sup> pour 22 ch, une version « Luxe » spécifique est lancée pour l'export, aux côtés de l'éternelle 350 cm<sup>3</sup> de 18 ch, peinte en noir. Les seules évolutions concernent le passage à 12 volts, un échappement plus étouffé et un carburateur « Mikarb », copie locale du Mikuni japonais.

### RUSTIQUE

Obsolète et construite sur des standards de qualité inférieurs aux Royal Enfield anglaises des années 1950-1960, la Bullet « made in Madras » va enseigner l'humilité et la patience aux occidentaux qui n'ont pas compris qu'ils ont affaire à

une moto d'autrefois, conçue pour des routes pavées. C'est un mariage qui n'est pas fait pour durer. En 2000, la marque récupère le droit de nom Royal Enfield. Passé le contrôle du groupe géant de l'industrie indienne, la construction de moto va bénéficier d'importants investissements qui vont faire progresser la qualité

de fabrication. Désormais, la production est réalisée dans une nouvelle usine et les moteurs sont fabriqués sur des machines numériques. Mais les filets de réservoir sont toujours peints à la main! Le démarreur électrique fait son apparition en 2001 et la boîte à cinq rapports et sélecteur à gauche est proposée sur le modèle De-Luxe en 2003. L'ancien modèle à boîte et sélecteur à droite est toujours fourni en option. Com

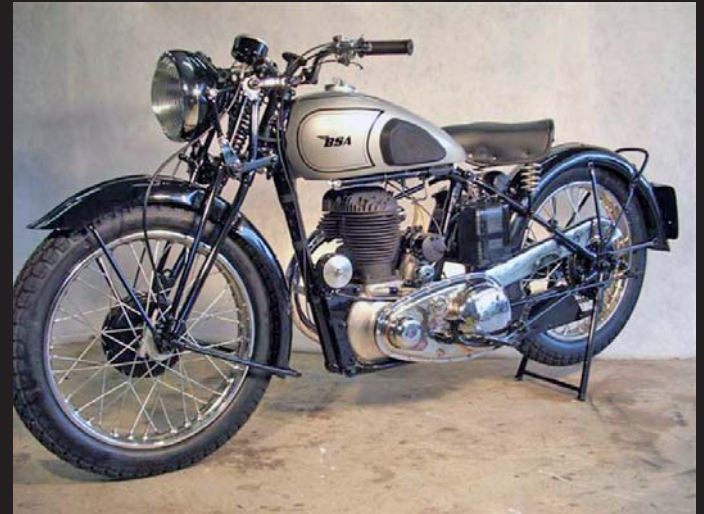
«... apporter... n'aiment... nettoyeur haute-... également les trajets... tenue sur voies rapides... on vous dit! Mais comme ce... « anciennes neiges », toutes les pièces sont disponibles et les carters et les composants électriques n'accusent pas la même fatigue que sur une moto de plus de 30 ans. »

de... des photos... disponible chez Trophy-motos



# L'ancêtre du mois

## BSA M-20 500cc 1941



Cette très belle restauration d'une machine civile produite en temps de guerre en Grande-Bretagne (sans doute une des dernières «non-mobilisées») est fort intéressante. Elle amorce, en effet certaines transitions esthétiques qui s'épanouiront après-guerre, tout en conservant pour l'essentiel une partie-cycle et une mécanique qui appartiennent toutes deux nettement aux machines de l'avant 1939. Ainsi, sur ce sympathique «tourer» monocylindre, ce sont encore les soupapes latérales qui sont utilisées avec pour conséquence une puissance de l'ordre de 13hp qui fait pâle figure à côté de celle affichée par une Bullet à moteur fonte, même bridée pour respecter les normes. Du côté partie-cycle on retrouve la très classique alliance d'une fourche à parallélogramme avec un cadre rigide, caractéristique de tous les

«Sloppers» de la marque, le pilote ne devant compter que sur la selle monoplace suspendue pour assurer le confort de son «arrière train». On trouve aussi «l'élévateur», prédécesseur quasi-obligé des béquilles centrales.

Cependant, le silencieux d'échappement est déjà d'un modèle plus modeste, abandonnant la queue de poisson, des dimensions imposantes et un aspect assez torturé que les modèles précédents se plaisaient à arborer. Le sélecteur a définitivement remplacé le levier de vitesse à main.

Le progrès à venir se sentira dans un premier temps sur l'abandon des soupapes latérales au profit d'une distribution culbutées. Ensuite, apparaîtront fourche télescopique, bras oscillant et amortisseurs arrières, en passant par une suspension coulissante, déjà présente sur les très hauts





# L'ancêtre du mois



de gamme britanniques dès la fin des années 30 (Brough Superior) et même sous une forme encore plus évoluée sur les Vincent (triangle oscillant).

L'instrumentation est très classique mais aussi nous apparaît aujourd'hui comme presque moderne, avec un cuvelage de phare séparé ne portant que le classique ampèremètre des Anglaises et la commande des feux, tandis que le compteur Smith «Chronometric», pourvu, qui plus est, d'un totalisateur journalier, est fixé séparément. Avec un compte-tour séparé sur la droite et quelques voyants, on pourrait se croire devant un tableau de bord des années 70!...

Dans les années 50 et au début des années 60, au contraire, il fut de bon ton d'intégrer dans le cuvelage de phare la totalité de l'instrumentation.

De quoi réfléchir sur l'éternel recommencement des modes...

La modeste puissance développée, comme les non moins modestes performances auxquelles on pouvait s'attendre, sont aussi l'occasion pour nous de réfléchir et de mesurer combien la moto de «Monsieur Tout le Monde» - même en grosse cylindrée, pouvait être différente des très

hauts de gamme dans la période de l'avant-guerre, dont cette moto fait techniquement partie.

Pour ceux qui comme un certain nombre d'entre-nous (et comme votre serviteur) rêvent de faire renaître le style splendide d'élégance des machines de cette époque, c'est aussi l'occasion de mesurer qu'une modernisation des machines d'avant-guerre en préservant leur style et leur caractère, mais en les adaptant par ailleurs à nos besoins de tous les jours devient difficilement envisageable dès lors qu'on s'écarte des modèles d'exception pour se pencher sur des machines plus courantes et plus humbles.

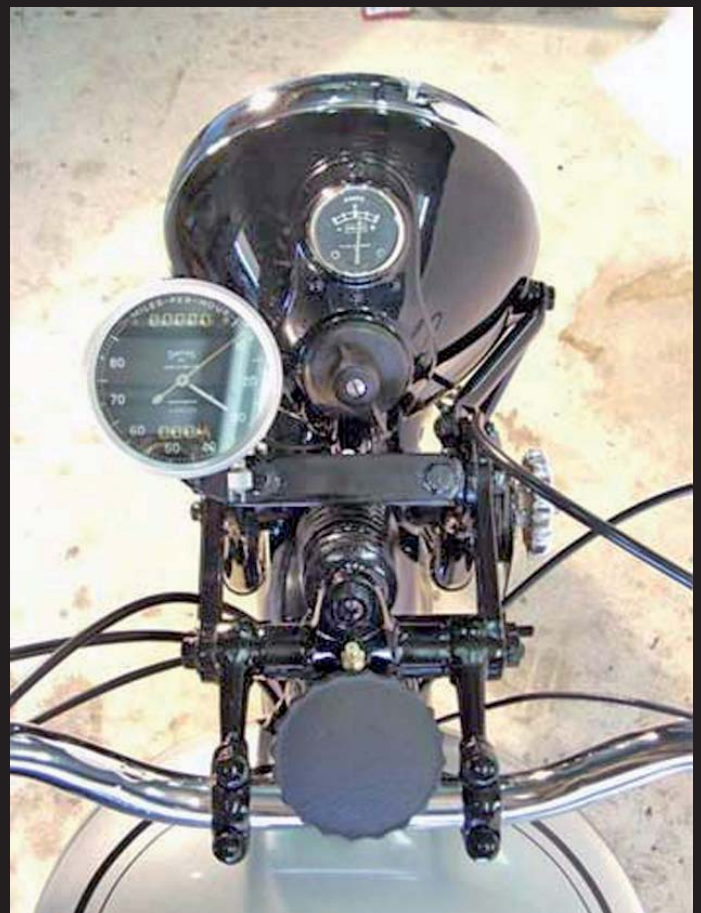
Un constat qui, d'ailleurs, va bien plus loin dans le temps. Même pendant les années 50, même pour bien des twins culbutés de l'époque, machines de tourisme ou humbles utilitaires, seuls quelques modèles exceptionnels se montraient à la hauteur de la légende dont on a entouré les Anglaises de cette période après coup. Leurs performances (enfin pour les meilleures de ces machines non exceptionnelles) étaient simplement supérieures à ce que la voiture moyenne de la même époque se montrait capable d'offrir. Mais il ne faut pas s'imaginer que plus de 50 ans plus tard cet avantage, gage de sensation mais aussi de sécurité, subsiste.

De la seconde moitié des années 30 à la fin des années 60, les seuls très hauts de gamme devenus légendaires (et souvent inaccessibles par leur prix, aujourd'hui comme hier) sont encore capables (freinage mis à part) de «suivre le rythme», nonobstant les limitations de vitesse.

Une donnée dont les constructeurs présents et à venir de néo-classiques seraient bienvenus de tenir compte.

On comprend aussi mieux pourquoi, tout problème de préservation de l'héritage technique mis à part, les collectionneurs ne sortent leurs belles que pour parcourir des itinéraires adaptés et peu fréquentés ou à l'occasion d'événements particuliers. Beaucoup d'anciennes ne sont en effet pas vraiment utilisables au jour le jour.

C'est certainement le cas pour la BSA M-20 de 1941 que nous vous présentons dans ces colonnes à travers de belles photos visibles comme tant d'autres sur le site <http://www.vintagebike.co.uk> ...





1928

# ≈ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ≈

Le 26 Août, à Arpajon,  
56 records ont été battus ou établis

*Sur l'admirable ligne droite, piste unique au monde,  
on a dépassé pour la première fois le 200 à l'heure en moto*

L'as anglais **BALDWIN** est le héros de cette performance  
Et notre ami **MOREL**, en 1.100 cc., a également franchi le cap fantastique  
culbutant à lui seul neuf records.



*Les deux héros de nos Journées des Records 1928.  
vus par Géo Ham.*

## A. MOREL

La double manifestation du 26 août et du 2 septembre qui avait pour objet les tentatives de records mondiaux, internationaux et nationaux sur courtes distances, aura été pour notre club l'occasion d'enregistrer un nouveau succès, auquel le Journal, collaborateur puissant et apprécié, se doit de prendre sa part.

Et avant de commenter par le détail ce que furent chacune de ces deux Journées des Records, tant celle d'Arpajon que celle de Montlhéry, il est une remarque que nous tenons à souligner pour nos sociétaires et amis.

C'est que le palmarès mondial des victoires du sport sur le Père Temps, grâce à nos Journées des Records, est presque uniquement l'apanage

de la route d'Arpajon, théâtre découvert, choisi et utilisé par nous depuis cinq années.

Jetez un coup d'œil sur la liste des records : Arpajon domine, presque exclusivement.

Et nous sommes d'autant plus heureux de le constater, parce que cette piste unique au monde appartient tout bonnement à notre réseau routier, tant décrié ; parce que cette route parfaite est mise chaque année au service de l'élite sportive mondiale grâce au concours inlassé des pouvoirs publics compétents.

Ceci est pour nous une grande satisfaction d'amour-propre ; par ce jeu heureux de circonstances, notre pays possède un atout de plus dans la lutte courtoise mais sévère qui se

## O. M. BALDWIN

joue entre les diverses industries rivales. En Angleterre comme en Belgique, on cite désormais Arpajon comme testimonial indiscutable, et le temps n'est pas loin, peut-être, où nos constructeurs feront à leur tour la découverte de cette fameuse route, et l'utiliseront enfin au mieux de leur intérêt.

Car s'il est merveilleux de posséder, en permanence pourrions-nous dire, un tel banc d'essai, proche ou gigantesque laboratoire de Linas-Monthéry, il est inconcevable qu'il n'y ait pas davantage des nôtres pour le mettre à contribution.

Patience, cela viendra peut-être.

Et ce jour-là, au palmarès mondial des records,



# ~ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ~

nous ne verrons pas seulement une prédominance française en ce qui concerne les bancs d'essai, mais nous verrons également une représentation digne de nous dans la liste des titulaires de records, tant hommes que machines. C'est le vœu que nous formulons pour 1929. (...)

Aussi, le Père Temps, en cette journée du 26 août, a bien voulu laisser tranquille son arrosoir. Peut-être les assauts livrés à son tablier l'intéressaient-ils ? Toujours est-il que la journée fut très satisfaisante jusque vers 17 heures.

Temps couvert, mais pas de vent, donc favorable aux records....Cinquante-deux records, mis aussi sur la sellette, furent condamnés et exécutés sommairement, sans discussion possible.

(...)  
Journée du 200 à l'heure, avait été baptisée l'épreuve.

Le fait n'eut pas démenti la prédiction.

Le deux cent à l'heure a été la pièce (sic) de touche des performances supérieures de la journée. C'est le lot remarquable qui a servi d'étalon à l'admiration.

Fait unique, pour la première fois, le deux cent à l'heure a été réalisé à moto. L'anglais Baldwin, sur Zenith Jap 1.000 cmc., a réalisé cette prodigieuse prouesse....

Le public a admiré comme il convenait l'allure immatérielle de l'équipage vibrant, constitué par la moto de record et du «pilote « soudé » au réservoir. La vision de bolide à deux roues ... est certainement restée comme l'une des plus vivaces. On sent tellement que l'homme est à la merci d'un pneu...

Il y a le travail merveilleux accompli dans tous les domaines - sportifs, scientifique et industriel - pour arriver à ce résultat.

Car les principes essentiels, depuis dix ans, n'ont pas varié d'une ligne. Et cependant, d'une année sur l'autre, avec une même cylindrée, on retrouve de nouveaux chevaux dans les culasses. On recule chaque fois les limites d'un possible sans cesse plus difficile à reculer.

Un faible gain de vitesse représente des dizaines de chevaux supplémentaires, cavalerie prodigieuse qui sort du néant par la volonté de metteurs au point incomparables qui sont en même temps des pilotes de classe.

Car c'est là tout le secret de tels progrès ; ils sont l'œuvre de spécialistes dont les connaissances et l'expérience particulières s'appuient sur les ressources infinies d'une industrie déjà florissante.

Un Le Vack, un Baldwin, un W.-D. Marchant, un C.-F. Temple, sont, non seulement d'étourdissants jockeys dont la témérité est bien proche du pur sacrifice. Mais encore ce sont des ingénieurs au talent et à la compétence extrêmes, des metteurs au point en possession d'une technique extrêmement poussée, mystérieuse pour tous ceux qui, comme eux, n'ont pas fouillé le problème dans ses mille détails.

Car c'est aujourd'hui d'une multitude de progrès de détails que le succès d'ensemble se réalise.

Une courbure différente dans les tubulures d'admission, leur degré de polissage, leur netteté de contour, et voilà une facilité supplémentaire qui concourt au bon remplissage du moteur.

Une forme de piston permettant un meilleur rendement thermique, des dispositifs permettant un maximum de compression, un balayage

énergique, utilisant le maximum de la détente, et voici des chevaux de réserve.

Et ce n'est pas tout.

Cette puissance énorme est à utiliser. Il faut que les pièces résistent aux efforts nouveaux, prodigieux.

Là, il s'agit de recherche de formes nouvelles, d'alliages résistants et légers.

Le problème du graissage devient capital, tant les pressions énormes sur les pièces compliquent le problème. Que de détails ingénieux, mûrement réfléchis, travaillés, modifiés et améliorés.

Tout cela, bien sûr, n'est pas décelable extérieurement. L'œil des connaisseurs surprend bien de-ci delà un détail heureux, plus apparent. Mais le travail merveilleux de réglage, de préparation, la nature recherchée des meilleurs produits de la sidérurgie ou des alliages spéciaux, n'apparaît pas, à première vue.

Mais lorsqu'on nous annonce :

«Le coureur Baldwin, sur moto 1.000 cmc., a réalisé 205 kms 012 à l'heure» eh ! bien, amis de la moto, nous pouvons tirer notre chapeau.

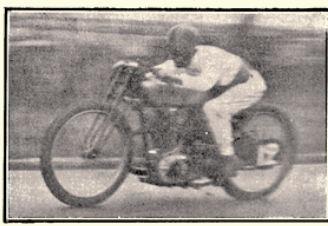
Des prodiges obscurs ont été accomplis, que cette seule phrase, en sa sobre éloquence, sait préciser.

Un détail entre mille. Baldwin avait adopté un piston léger et résistant, très particulier. Moulé en alliage d'aluminium, il était ceinturé d'une bague en fonte encastrée au moulage, juste assez important pour porter les gorges des trois segments.

(...)

*(Larges extraits d'un article du Bulletin Officiel du Motorcycle Club de France n°105 du samedi 15 septembre 1928.)*

**200** Kilom. à L'HEURE SUR **ZENITH-JAP**  
**PREMIÈRE** MOTOCYCLETTE AYANT - - - (Journée des Records,  
 - - DÉPASSÉ LE 200 A L'HEURE (26 Août 1928, Arpajon)



« Le fait saillant de la journée... fut la chute du record du monde toutes catégories motocyclistes : l'honneur de cet exploit revient à l'Anglais **BALDWIN**, Motocyclette **ZENITH-JAP**, 1.000 cmc., qui dépassa le 200 à l'heure. Quel homme et quelle machine ! ! ! » (L'AUTO)

Cette Machine était équipée avec une boîte de vitesse : **BURMAN**

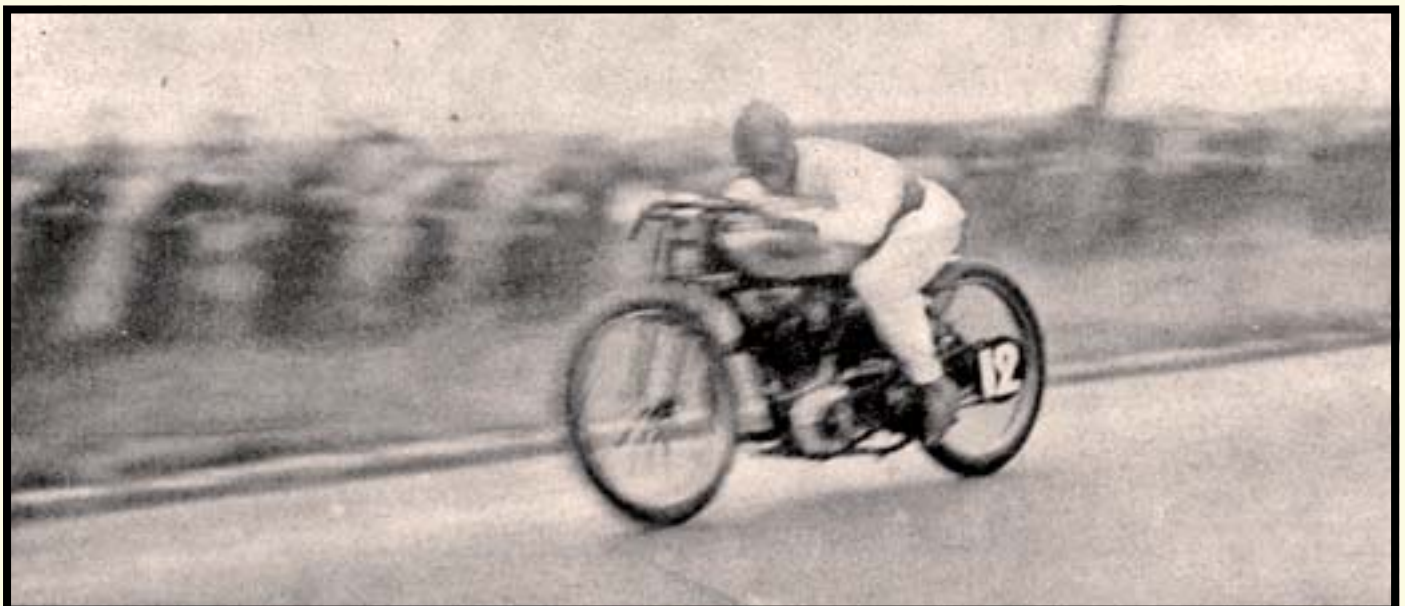
Le Carburant employé était le : **DISCOL R. D. I.**  
 FABRIQUE PAR LES **ETABLISSEMENTS LIONEL DEKTEREFF et Cie**  
 88, Avenue des Ternes, PARIS (17°)

Concessionnaires exclusifs pour la France de **ZENITH Motors Ltd** : **BURMAN et SON Ltd**, **BEST et LLOYD**, **CASQUES CROMWELL**, **CARBURATEURS BINKS**

Les autres triomphateurs de la journée : **LACEY et DENLY (Norton)** ont également employé le même carburant que **BALDWIN**. **BALDWIN** porte toujours (en course) le casque réglementaire Anglais **CROMWELL**.

La **ZENITH** de **BALDWIN** sera exposée au Salon au Stand 102 des Etablissements **L. DEKTEREFF et Cie, 88, avenue des Ternes, PARIS (17°)** Téléphone : 29-15 Wagram

Baldwin sur Zenith-Jap 1000cc





# ≈ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ≈



*Denly sur Norton 750cc*



*Denly sur sidecar Norton 600cc*



*Franconi sur Sunbeam 500cc*

*Lacey sur Greenley-Peerless, moteur JAP 350cc*





# COUP D'OEIL DANS LE RETRO

CONCURRENT	MARQUE	ESSAIS	ALLER		RETOUR		MOYENNE		PERFORMANCE
			Temps	Moyenne à l'heure en km <sup>h</sup>	Temps	Moyenne à l'heure en km <sup>h</sup>	Temps	Moyenne à l'heure en km <sup>h</sup>	
<b>Résultats du KILOMÈTRE (départ lancé)</b>									
<b>MOTOCYCLETTES 350 cmc.</b>									
Lacey	Grindlay Perless J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	21 <sup>45</sup>	167,832	21 <sup>32</sup>	167,286	21 <sup>48</sup>	167,597	Battant le précédent Record Français (21 <sup>72</sup> ) et le précédent Record du Monde (21 <sup>72</sup> ).
<b>MOTOCYCLETTES 500 cmc.</b>									
Lacey	Grindlay Perless J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	19 <sup>57</sup>	183,955	20 <sup>43</sup>	178,837	19 <sup>55</sup>	181,360	Battant le précédent Record Français (20 <sup>52</sup> ).
Franconi	Sunbeam	(1 <sup>er</sup> essai)	19 <sup>38</sup>	180,180	20 <sup>44</sup>	176,125	20 <sup>21</sup>	178,129	
Franconi	Sunbeam	(2 <sup>e</sup> essai)	19 <sup>31</sup>	180,813	20 <sup>74</sup>	173,577	20 <sup>32</sup>	177,165	
Blondel	Sunbeam	(1 <sup>er</sup> essai)	23 <sup>90</sup>	150,627	24 <sup>26</sup>	148,392	24 <sup>08</sup>	149,501	
<b>MOTOCYCLETTES 750 cmc.</b>									
Denly	Norton	(1 <sup>er</sup> essai)	19 <sup>36</sup>	184,049	19 <sup>33</sup>	180,632	19 <sup>74</sup>	182,370	Battant le précédent Record Français (20 <sup>03</sup> ) et le précédent Record du Monde (20 <sup>03</sup> ).
<b>MOTOCYCLETTES 1.000 cmc.</b>									
Baldwin	Zénith J. A. P.	(3 <sup>e</sup> essai)	17 <sup>56</sup>	205,012	18 <sup>34</sup>	196,292	17 <sup>55</sup>	200,557	Battant le précédent Record Français (18 <sup>43</sup> ) et le précédent Record du Monde (18 <sup>43</sup> ).
Baldwin	Zénith J. A. P.	(2 <sup>e</sup> essai)	18 <sup>28</sup>	196,936	18 <sup>75</sup>	192,000	18 <sup>51</sup>	194,489	
Baldwin	Zénith J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	18 <sup>68</sup>	192,719	19 <sup>35</sup>	184,143	19 <sup>11</sup>	188,383	
Herkuleyns	Indian	(1 <sup>er</sup> essai)	20 <sup>18</sup>	178,394	20 <sup>70</sup>	173,913	20 <sup>44</sup>	176,125	
Lambert	D. S. Malterre	(1 <sup>er</sup> essai)	20 <sup>26</sup>	177,690	31 <sup>49</sup>	115,421	25 <sup>72</sup>	139,968	
Girard	Indian	(1 <sup>er</sup> essai)	26 <sup>52</sup>	133,746	27 <sup>86</sup>	129,217	27 <sup>19</sup>	132,401	
Brough	Brough Superior	(1 <sup>er</sup> essai)	19 <sup>23</sup>	187,207	65 <sup>13</sup>	55,274	42 <sup>18</sup>	85,348	
<b>SIDE-CARS 600 cmc</b>									
Denly	Norton	(1 <sup>er</sup> essai)	23 <sup>57</sup>	152,736	25 <sup>14</sup>	143,198	24 <sup>35</sup>	147,843	Battant le précédent Record Français (25 <sup>12</sup> ).
<b>SIDE-CARS 1.000 cmc.</b>									
Eddy Meyer	Brough Superior	(1 <sup>er</sup> essai)	24 <sup>00</sup>	130,000	29 <sup>73</sup>	121,089	26 <sup>56</sup>	134,028	
<b>CYCLECARS 350 cmc.</b>									
Chéret	Z. E. D.-L. M. P. Austral	(1 <sup>er</sup> essai)	35 <sup>15</sup>	102,418	35 <sup>62</sup>	101,066	35 <sup>38</sup>	101,752	Battant le précédent Record Français (40 <sup>31</sup> ) et le précédent Record du Monde (40 <sup>31</sup> ).
<b>CYCLECARS 750 cmc.</b>									
A. Darmont	Darmont-Morgan	(1 <sup>er</sup> essai)	23 <sup>31</sup>	153,126	23 <sup>73</sup>	151,706	23 <sup>62</sup>	152,413	Battant le précédent Record Français (28 <sup>09</sup> ) et le précédent Record du Monde (28 <sup>37</sup> ).
<b>CYCLECARS 1.100 cmc.</b>									
Sandford	Sandford	(3 <sup>e</sup> essai)	21 <sup>44</sup>	167,910	21 <sup>32</sup>	168,855	21 <sup>38</sup>	168,381	Battant le précédent Record Français (22 <sup>84</sup> ) et le précédent Record du Monde (21 <sup>64</sup> ).
Sandford	Sandford	(2 <sup>e</sup> essai)	21 <sup>31</sup>	165,061	21 <sup>64</sup>	166,358	21 <sup>72</sup>	165,745	
Dhôme	Darmont-Morgan	(1 <sup>er</sup> essai)	22 <sup>33</sup>	161,218	22 <sup>13</sup>	162,675	22 <sup>23</sup>	161,943	
Sandford	Sandford	(1 <sup>er</sup> essai)	23 <sup>28</sup>	154,639	21 <sup>60</sup>	166,666	22 <sup>44</sup>	160,427	
Dhôme	Darmont-Morgan	(2 <sup>e</sup> essai)	22 <sup>54</sup>	159,716	22 <sup>36</sup>	159,374	22 <sup>55</sup>	159,645	
Patron	Sandford	(1 <sup>er</sup> essai)	22 <sup>41</sup>	160,642	23 <sup>01</sup>	156,453	22 <sup>71</sup>	158,520	
<b>VOITURES jusqu'à 350 cmc.</b>									
M <sup>me</sup> Stewart	Jappic	(1 <sup>er</sup> essai)	29 <sup>70</sup>	121,212	28 <sup>59</sup>	125,918	29 <sup>145</sup>	123,520	Record Français établi. — Battant le précédent Record International (31 <sup>75</sup> ).
<b>VOITURES au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc.</b>									
de Rovin	Rovin J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	26 <sup>22</sup>	137,299	26,67	134,983	26 <sup>445</sup>	136,131	Battant le précédent Record Français (27 <sup>26</sup> ) et le précédent Record International (27 <sup>26</sup> ).
<b>VOITURES au-dessus de 750 cmc. et jusqu'à 1.100 cmc.</b>									
Morel	Amilcar	(1 <sup>er</sup> essai)	17 <sup>39</sup>	207,014	17 <sup>41</sup>	206,776	17 <sup>40</sup>	206,895	Battant le précédent Record Français (18 <sup>235</sup> ) et le précédent Record International (18 <sup>235</sup> ).
Casse	Salmson	(1 <sup>er</sup> essai)	18 <sup>03</sup>	199,667	18 <sup>36</sup>	196,078	18 <sup>195</sup>	197,856	
Ghica-Cantacuzino	Cozette M. G. C.	(1 <sup>er</sup> essai)	18 <sup>01</sup>	190,375	18 <sup>62</sup>	193,340	18 <sup>765</sup>	191,846	
<b>VOITURES au-dessus de 1.100 cmc. et jusqu'à 1.500 cmc.</b>									
Morel	Amilcar	(1 <sup>er</sup> essai)	16 <sup>80</sup>	214,286	17 <sup>36</sup>	207,374	17 <sup>08</sup>	210,770	Battant le précédent Record Français (17 <sup>24</sup> ) et le précédent Record International (17 <sup>24</sup> ).
<b>VOITURES au-dessus de 1.500 cmc. et jusqu'à 2.000 cmc.</b>									
M <sup>me</sup> J. Jennky	Bugatti	(2 <sup>e</sup> essai)	17 <sup>76</sup>	202,702	18 <sup>31</sup>	195,545	18 <sup>085</sup>	199,060	
M <sup>me</sup> J. Jennky	Bugatti	(1 <sup>er</sup> essai)	17 <sup>63</sup>	204,198	20 <sup>08</sup>	179,282	18 <sup>855</sup>	190,931	
<b>VOITURES au-dessus de 2.000 cmc. et jusqu'à 3.000 cmc.</b>									
Valcourt	Bugatti	(1 <sup>er</sup> essai)	21 <sup>29</sup>	169,093	21 <sup>29</sup>	169,093	21 <sup>29</sup>	169,093	Battant le précédent Record Français (27 <sup>135</sup> ).
<b>Résultats du MILE (départ lancé)</b>									
<b>MOTOCYCLETTES 350 cmc.</b>									
Lacey	Grindlay Perless J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	34 <sup>21</sup>	169,350	34 <sup>09</sup>	165,579	34 <sup>60</sup>	167,446	Battant le précédent Record Français (35 <sup>21</sup> ) et le précédent Record du Monde (35 <sup>21</sup> ).
<b>MOTOCYCLETTES 500 cmc.</b>									
Lacey	Grindlay Perless J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	31 <sup>67</sup>	182,937	32 <sup>34</sup>	178,046	32 <sup>10</sup>	180,487	Battant le précédent Record Français (33 <sup>12</sup> ) et le précédent Record du Monde (33 <sup>12</sup> ).
Franconi	Sunbeam	(1 <sup>er</sup> essai)	32 <sup>20</sup>	179,925	33 <sup>06</sup>	175,246	32 <sup>63</sup>	177,555	
Franconi	Sunbeam	(2 <sup>e</sup> essai)	32 <sup>08</sup>	180,599	33 <sup>74</sup>	171,714	32 <sup>01</sup>	176,044	
Blondel	Sunbeam	(1 <sup>er</sup> essai)	39 <sup>19</sup>	147,834	39 <sup>10</sup>	148,174	39 <sup>14</sup>	148,023	
<b>MOTOCYCLETTES 750 cmc.</b>									
Denly	Norton	(1 <sup>er</sup> essai)	31 <sup>49</sup>	183,983	32 <sup>20</sup>	179,925	31 <sup>54</sup>	181,960	Battant le précédent Record Français (32 <sup>33</sup> ) et le précédent Record du Monde (32 <sup>33</sup> ).
<b>MOTOCYCLETTES 1.000 cmc.</b>									
Baldwin	Zénith J. A. P.	(3 <sup>e</sup> essai)	28 <sup>34</sup>	204,433	29 <sup>50</sup>	196,394	28,92	200,333	Battant le précédent Record Français (29 <sup>88</sup> ) et le précédent Record du Monde (29 <sup>88</sup> ).
Baldwin	Zénith J. A. P.	(2 <sup>e</sup> essai)	29 <sup>53</sup>	196,194	30 <sup>33</sup>	191,019	29 <sup>03</sup>	193,572	
Baldwin	Zénith J. A. P.	(1 <sup>er</sup> essai)	30 <sup>17</sup>	192,032	31 <sup>46</sup>	184,158	30 <sup>51</sup>	190,705	
Herkuleyns	Indian	(1 <sup>er</sup> essai)	32 <sup>69</sup>	177,229	33 <sup>61</sup>	172,378	33 <sup>15</sup>	174,770	
Lambert	D. S. Malterre	(1 <sup>er</sup> essai)	32 <sup>82</sup>	176,527	44 <sup>01</sup>	131,643	38 <sup>41</sup>	150,836	
Girard	Indian	(1 <sup>er</sup> essai)	43 <sup>01</sup>	134,704	45 <sup>60</sup>	127,053	44 <sup>30</sup>	130,781	
Brough	Brough Superior	(1 <sup>er</sup> essai)	31 <sup>51</sup>	183,866	90 <sup>53</sup>	63,996	61 <sup>02</sup>	94,946	
<b>SIDE-CARS 600 cmc.</b>									
Denly	Norton	(1 <sup>er</sup> essai)	37 <sup>09</sup>	152,504	40 <sup>64</sup>	142,559	39 <sup>31</sup>	147,383	Battant le précédent Record Français (40 <sup>66</sup> ) et le précédent Record du Monde (40 <sup>66</sup> ).
<b>SIDE-CARS 1.000 cmc.</b>									
Eddy Meyer	Brough Superior	(1 <sup>er</sup> essai)	39 <sup>16</sup>	147,947	45 <sup>35</sup>	127,192	42 <sup>35</sup>	136,803	
<b>CYCLECARS 350 cmc.</b>									
Chéret	Z. E. D.-L. M. P. Austral	(1 <sup>er</sup> essai)	56 <sup>59</sup>	102,379	57 <sup>34</sup>	100,688	57 <sup>06</sup>	101,535	Battant le précédent Record Français (1 <sup>35</sup> 44) et le précédent Record du Monde (1 <sup>35</sup> 44).
<b>CYCLECARS 750 cmc.</b>									
A. Darmont	Darmont-Morgan	(1 <sup>er</sup> essai)	37 <sup>76</sup>	153,433	38 <sup>63</sup>	149,977	38 <sup>19</sup>	151,705	Battant le précédent Record Français (47 <sup>13</sup> ) et le précédent Record du Monde (43 <sup>79</sup> ).
<b>CYCLECARS 1.100 cmc.</b>									
Sandford	Sandford	(3 <sup>e</sup> essai)	34 <sup>35</sup>	167,688	34 <sup>56</sup>	167,639	34 <sup>55</sup>	167,688	Battant le précédent Record Français (37 <sup>01</sup> ) et le précédent Record du Monde (35 <sup>07</sup> ).
Sandford	Sandford	(2 <sup>e</sup> essai)	34 <sup>38</sup>	165,627	35 <sup>19</sup>	164,638	35 <sup>08</sup>	165,154	
Dhôme	Darmont-Morgan	(1 <sup>er</sup> essai)	36 <sup>03</sup>	160,800	35 <sup>30</sup>	161,833	35 <sup>01</sup>	161,337	
Sandford	Sandford	(1 <sup>er</sup> essai)	36 <sup>66</sup>	158,036	35 <sup>10</sup>	165,060	35 <sup>58</sup>	161,472	
Dhôme	Darmont-Morgan	(2 <sup>e</sup> essai)	36 <sup>39</sup>	159,209	36 <sup>49</sup>	158,773	36 <sup>44</sup>	158,991	
Patron	Sandford	(1 <sup>er</sup> essai)	36 <sup>12</sup>	160,399	37 <sup>77</sup>	153,392	36 <sup>04</sup>	156,839	



# Pas en colère mais... presque!

## Qui aime bien châtie bien

Un petit coup de gueule pour commencer... Les magazines de motos classiques et anciennes on aime bien, mais depuis quelques temps on y trouve peut-être un peu trop de japonaises. Passons pour les nippones de la décennie 70, même si le terme de classique me semble un peu usurpé. Comme nous l'avions déjà souligné, il faudrait trouver un terme plus approprié. Mais traiter de machine de la décennie suivante dont la production ne s'arrête qu'il y a moins de 20 ans (et ne sont pas au fond techniquement très différentes de ce qu'on peut acheter neuf aujourd'hui chez tous les concessionnaires de marques «made in Soleil Levant») c'est peut-être tirer un peu trop à la ligne. Allons chers confrères, les vraies anciennes ne manquent pas.

## Un petit air de déjà-vu

(Extrait du « Bulletin Officiel du Motorcycle Club de France » n°128 de septembre 1930)

*Motocyclistes, garde a vous !*

*Un quotidien parisien vient de publier un article symptomatique, qui n'est pas pour rassurer la gent motocycliste.*

*Un article sans commentaires d'ailleurs !*

*Un article tout simple dans sa présentation, mais dont le contenu est assez intéressant et risque fort de semer un trouble mauvais dans les Pouvoirs publics.*

*Un article dont la longueur – deux colonnes – mesure exactement les reproches qu'une catégorie importante et agissante de gens adresse à la moto, comme elle mesure l'ampleur fractionnaire des griefs que ces gens articulent à notre égard.*

*Un article qui ne se base que sur des faits matériels précis : une simple – mais combien longue – liste des accidents survenus à des motocyclistes pendant le seul mois d'août.*

*J'avoue que cette liste est désespérante.*

*Et nous aurons beau arguer du fait que la rencontre d'un motocycliste avec une vache vagabonde n'est pas un argument contre le motocyclisme, il n'en découle pas moins qu'un accident mortel en est résulté et que l'esprit par trop simpliste du public non encore conquis est très enclin à vomir le motocyclisme comme un engin néfaste.*

*Hélas, c'est malheureusement cet esprit simpliste qui a le plus de chance d'être écouté.*

*Il est donc grand temps de pousser un nouveau cri d'alarme et d'alerter les principaux intéressés – les motocyclismes – pour un geste de défense.*

*On remarquera, au passage, que ce nouveau coup – d'importance – adressé à la moto n'est peut-être pas uniquement dicté par une de ces vertueuses indignations devant lesquelles il faut s'incliner.*

*Il doit bien y avoir là quelque manœuvre ultra-commerciale pour punir certains gros fabricants qui n'ont peut-être pas compris l'invitation à certaine valse lente bien connue.*

*Il n'en reste pas moins que publiquement, une nouvelle attaque vient d'être lancée contre ce mode si populaire et si pratique de locomotion que doit rester la moto. Et que cette attaque en suit d'autres qui appartiennent à une même idée dominante, une directive absolument ennemie de l'essor motocycliste.*

*Pour se défendre, nos camarades motocyclistes doivent avant tout démontrer l'inanité des arguments agités contre eux, arguments qui trop souvent reposent sur des bases malheureusement trop exactes :*

*Car si l'on peut discuter les causes d'un accident, on ne peut pas en discuter le nombre ! Et, en vérité, ce nombre reste beaucoup trop éloquent.*

*Il faut, de toute urgence, en réduire l'importance.*

*Ce qui est possible.*

*Très possible, même, car toute une catégorie d'accidents n'a pas d'autre origine que l'utilisation insensée d'un véhicule dont les aptitudes admirables ne sont pas toutefois illimitées.*

*Déjà les excès de passagers ont motivé une réglementation pour l'usage du tan-sad. Vous dirai-je qu'au M.C.F. on a réellement eu de sérieux obstacles à vaincre pour arriver au compromis très acceptable en vigueur actuellement, en lieu et place d'une interdiction pure et simple du passager à bord des motos ? Cette interdiction-là nous avons bien failli la voir, au plus grand dam de ceux qui ont apprécié sainement les joies d'une moto équipée d'un siège arrière.*

*Mais vous dirai-je aussi que, nonobstant, cette limitation, on voit quotidiennement des trois et quatre personnes – quand ce n'est pas cinq comme je l'ai personnellement vu sur la route d'Amiens voici quelques jours – juchées sur deux roues. Quel danger ambulant non seulement pour les occupants mais encore pour les autres usagers !*

*Est-il même besoin d'ajouter que dans la lamentable liste publiée par le quotidien bleuté auquel nous faisons allusion au début de cet article, il est plus de vingt cas où trois victimes sont au tableau douloureux pour une seule moto accidentée.*

*Il faut à tout prix – et c'est en cela que nos camarades mécéfistes peuvent utilement collaborer à l'œuvre de propagande (et de défense !) de la moto – que les motocyclistes appliquent scrupuleusement une politique routière toute de prudence.*

*Il faut qu'ils se fassent les protagonistes zélés d'une éducation routière par trop négligée, et que par l'exemple, par la persuasion, ils entraînent dans cette voie les jeunes qui considèrent trop la moto comme un racer et la route comme un pays conquis.*

*Déjà, avec le bruit odieux qui ne devrait plus être admis d'une mécanique moderne digne de ce nom, avec sa présentation douteuse que trop de défaillances d'exécution et une insuffisante protection laissent visibles, la moto a du mal à se faire admettre comme un véhicule «sociable» par le grand public.*

*Il appartient aux motocyclistes conscients de ce qu'ils doivent exiger des constructeurs d'orienter par leurs directives la construction vers une perfection très accessible, comme il leur appartient de démontrer la sécurité d'une moto intelligemment menée.*

*Le Président :  
Robert SENECHAL*

On s'y croirait! ... nous apprécions beaucoup l'allusion de l'effet d'idées simples (nous dirions aujourd'hui simplistes) sur les «esprits simples»... et c'est bien le problème de la politique actuelle de pseudo sécurité routière et de son impact sur les gens d'esprit simple, que nous hésitons à qualifier tout bonnement de simples d'esprit. Nous apprécions aussi à sa juste valeur l'appel venu du passé aux motards à se comporter de manière responsable pour éviter de donner trop prise à ses «arguments».

Nous regrettons par contre que l'esprit ultra-individualiste de notre époque empêche les quelques associations de défense des motards de drainer suffisamment d'adhérents pour avoir autant d'impact que n'en avait le défunt MCF..



# ci ou là... Lu ici ou là... Lu ici o

## **Moto Légende N°174 de décembre 2006.**

En fin d'année dernière, Moto Légende nous concoctait un dossier «gros monos». Evidemment, on pouvait espérer y trouver la Bullet, mais comme il s'agissait de machines en version trail, notre petite chérie n'y figure pas, d'autant que la version scrambler est une déclinaison «dans l'esprit» classique et pas une «vraie classique». Peu importe, cet article fait se confronter la 500 XT, la BSA B50T et la Ducati 450 Scrambler avec avantages, inconvénients, conseils d'entretien et notice technique. Suit un portrait de Guido Bettiol, chanteur du Gromono. Humoriste prosélyte, il est l'inventeur du mot «Gromono» et n'a eu de cesse que de vanter les vertus de ce type de moteur. Nous qui aimons la Bullet ne pouvons qu'admirer Guido Bettiol, par ailleurs créateur, avec Pierre Barret, de Moto Journal en 1971.

Pour en terminer avec les monos, il nous faut citer le duel de deux magnifiques machines des années 30 : la Norton 18 de 1935 et la Terrot RSSE de 1938.

## **Moto Légende N°175 de janvier 2007.**

Connaissez-vous l'Imme R100 de 1949 ? Sauf si votre culture moto est étendue, il est probable que non. Imaginée par l'ingénieur Norbert Riedel, dans une Allemagne ravagée par la guerre et en pleine reconstruction, c'est une petite moto bourrée d'innovations. Imaginez un peu : monocylindre 2 temps horizontal à admission par la jupe du piston, de 98cc, 4,5 ch à 5800t/min. Embrayage multidisque à bain d'huile. Boîte de vitesses à 3 rapports sans point mort, commandée par poignée tournante. La partie cycle est constituée d'un cadre monotube avec suspension avant par monobras à parallélogramme et suspension arrière par monobras cantilever. Environ 70 km/h pour 67kg avec les pleins. Cette petite machine, d'une esthétique surprenante, était peut-être trop moderne pour son époque. Elle ne fut fabriquée qu'à 10 ou 12000 exemplaires et sa cote avoisine les 4000€.

L'atelier A2C2M, situé à Machecoul en Loire-Atlantique, a pour vocation la fabrication de pièces pour motos anciennes et la distribution de composants industriels, de pièces mécaniques et des huiles Motul pour ces machines. Si vous avez une «ancienne» et des difficultés à la restaurer, lisez cet article et relevez les coordonnées de l'atelier.

Toujours si vous possédez une «ancienne», tous les conseils pour l'hivernage de votre belle, afin que vous la retrouviez en pleine forme au printemps. Comme l'indique l'article : «ces quelques heures de travail vous feront gagner temps et argent lorsque les beaux jours seront revenus».

## **Moto 2 N°201 d'octobre 2006.**

A l'automne dernier, le magazine nous faisait le point sur les nouveautés de la gamme Harley, du Sportster 883 qui gagne en souplesse en passant à l'injection et qui bénéficie du «Smart Security System» sans augmentation de prix, au Night Rod, sorte de dragster très coupleux et puissant, mais à la position de conduite radicale et contraignante, en passant par le Fat Boy, toujours aussi séduisant. La gamme 2007, en adoptant le nouveau Twin Cam 96 et l'alarme «Smart Security System», gagne en souplesse, retrouve un son comme on l'aime et, si le design évolue, l'esprit reste.

Le monde de la moto redécouvre le mono, tout en charme et en personnalité, même s'il manque de polyvalence aux yeux des motards modernes. Moto2 nous fait l'essai de trois monos modernes : le Derbi 659 Mulhacen, le Yamaha MT03 et le KTM 640 SM.

Visite des usines Triumph à Hinckley. Parmi les plus modernes du monde, ces usines ( N°1 et N°2, deux bâtiments distants de 500m) emploient 600 personnes et produisent 200 motos par jours.

## **Maximoto N°59 de janvier 2007.**

Un «test produits» de 12 paires de gants pour l'hiver est le seul article réellement intéressant de ce numéro entièrement consacré aux machines modernes. Dans le domaine des gants, il y en a actuellement pour tous les goûts, pour toutes les bourses et pour tous les styles. Quelques modèles sortent quand même du lot en termes de confort, de chaleur et d'étanchéité. Des conseils d'entretien viennent compléter ce dossier assez sérieux où chacun doit pouvoir trouver son bonheur.

## **La Vie de la Moto N°455 du 30 novembre 2006.**

De nombreuses photos et un bel article de la plus belle collection de motos du monde. Il s'agit du Honda Collection Hall de Motegi au Japon. Dès les années 50, Soichiro Honda a acheté des motos en Europe et dans le monde entier pour pouvoir en étudier les techniques et les copier. Toutes ces machines ont été conservées ainsi que tous les modèles Honda. Le musée regroupe également le reste de la production japonaise ; il possède d'ailleurs suffisamment de motos pour ouvrir d'autres musées en Europe et aux Etats-Unis.

## **Cafe Racer N°25 de janvier/février 2007.**

Cette fois-ci encore, notre magasin préféré est à l'honneur. Albin Carrière nous a concocté une double page faisant la place belle aux photos, permettant de donner une idée de l'ambiance Trophy Motos pour ceux qui ne la connaissent pas encore, le texte n'apportant que les précisions nécessaires. La «Trophy Guitar», réalisée par votre serveur, est également mise en valeur.

Dave Degens, le créateur de l'atelier DRESDA, est considéré comme le plus grand préparateur de Café Racers de tous les temps. Notre ami Albin fait de lui un portrait attachant, chaleureux et passionné, accompagné de superbes photos à faire baver plus d'un amateur de «record races».

De fin 1972 à 1979, les Halles de Rungis furent, le vendredi soir, le théâtre d'un bordel à la fois joyeux et dramatique qui ne prendra fin qu'avec la création du circuit Carole et la fermeture du MIN aux motards. Après la tentative ambitieuse, mais à moitié ratée dans sa réalisation, de créer un Grand Prix de Paris à Rungis le 22 octobre 72, les motards investissent petit à petit les Halles une fois par semaine pour un grand défilé dans l'anarchie la plus complète. Pendant les 6 ans qu'on durées ces courses sauvages, on a recensé entre 17 et 25 morts et un nombre très important de blessés. Cette époque nous est racontée à l'aide de témoignages et de nombreuses photos donnant une idée assez précise de l'ambiance qui y régnait.

Dans son petit atelier de Hyères, un doux dingue a construit une machine s'inspirant directement de la MV Agusta de Giacomo Agostini, et équipée d'un R6 Yamaha transformé en trois cylindres. Le résultat est superbe !

Un autre doux dingue, luthier de profession, a construit une sorte de «Norda» à moteur de Norton Commando dans une partie cycle Yamaha. Là aussi, le travail est parfait et étonnant.

## **Moto Revue N°3745 du 25 janvier 2007.**

Vous trouverez dans les pages de votre Timeless de ce mois-ci un magnifique Bobber mis au point par l'atelier Trophy Motos. Cette machine très spéciale est présentée en bonne place dans ce numéro de Moto Revue.

Colin Audibert a essayé la nouvelle mouture de la Triumph Bonneville. Il s'agit de la machine accessoirisée par le couturier Paul Smith. Cette petite anglaise de 865 cm<sup>3</sup> au look élégant et sympathique reste finalement assez sage. Une bonne machine pour la balade ou l'utilisation urbaine.

Les pages «à faire soi-même» nous apprennent à dépister les pièges



# ci ou là... Lu ici ou là... Lu ici o

électriques, sachant que la majorité des problèmes viennent de l'oxydation des contacts.

## **Moto Magazine N°234 de février 2007.**

Les mises en fourrière pour stationnement sur le trottoir se multiplient dans les grandes villes. Le reportage photo que Moto Mag. nous livre a été fait le vendredi 1er décembre 2006 devant le Palais des Congrès de Paris. On assiste là à une véritable opération de racket et les conditions dans lesquelles les véhicules (motos, scooters) sont enlevés sont proprement scandaleuses. A voir absolument !

Depuis plus de 30 ans, au Japon, Honda apprend la conduite à ses clients dans 8 centres de formation, à travers le programme Honda Safety Japan. De plus, et afin de prouver leur excellence, les moniteurs s'affrontent régulièrement dans des Olympiades extrêmement difficiles. La formation du programme Safety, qui ne concerne pas que la moto, est d'un très haut niveau de qualité pour un prix raisonnable. Elle serait la bienvenue en France et permettrait d'accroître la sécurité sur nos routes.

En France, le programme de Sécurité Routière (celui qui nous montre du doigt comme les vilains petits canards de la sécurité) est basé sur des pourcentages (nombre d'accidentés/nombre de véhicules) découlant de données statistiques inexistantes ou tout à fait hypothétiques. L'enquête de Moto Mag. nous démontre le peu, voire l'absence totale de rigueur sur lequel s'appuie le Gouvernement pour nous montrer régulièrement du doigt.

Les «tests consomoteurs» donnent un coup de projecteur sur 9 pantalons multisaisons en textile. Globalement la qualité est au rendez-vous, mais à des prix tout de même assez élevés, sauf pour un modèle Mac Adam d'un bon rapport qualité/prix.

Vous avez des problèmes de batterie ? La rubrique «Pratique» vous explique comment contrôler la tension, ainsi que bichonner et soigner cet élément incontournable.

Vous allez dire : « mais on ne voit plus que lui ! » En effet, votre serviteur pose, page 82 en rubrique «Régions», derrière sa Bullet (baptisée Cornélia) en exhibant sa dernière création, la «fameuse» Trophy Guitar, sur une photo accompagnée d'un portrait brossé par notre ami Marc Bertrand.

## **Moto Magazine Hors Série N°9 de décembre 2006.**

J'ai gardé pour la bonne bouche ce numéro «Spécial motos mythiques». En effet, nous autres amateurs de classiques, de néo-classiques ou «d'anciennes neuves» et possédant une culture moto, contrairement à beaucoup de motards «modernes» qui ne connaissent que la dernière fusée à la mode, carrossée tout en plastique massif, et considèrent comme ringard tout ce qui a précédé, ne pouvons qu'être sensibles à un numéro spécial de ce genre, qu'il faut absolument avoir dans ses revues de référence ou de chevet. Moto Mag. nous brosse un portrait des machines marquantes de ces 40 dernières années. Les engins étudiés ou les thèmes abordés sont les suivants :

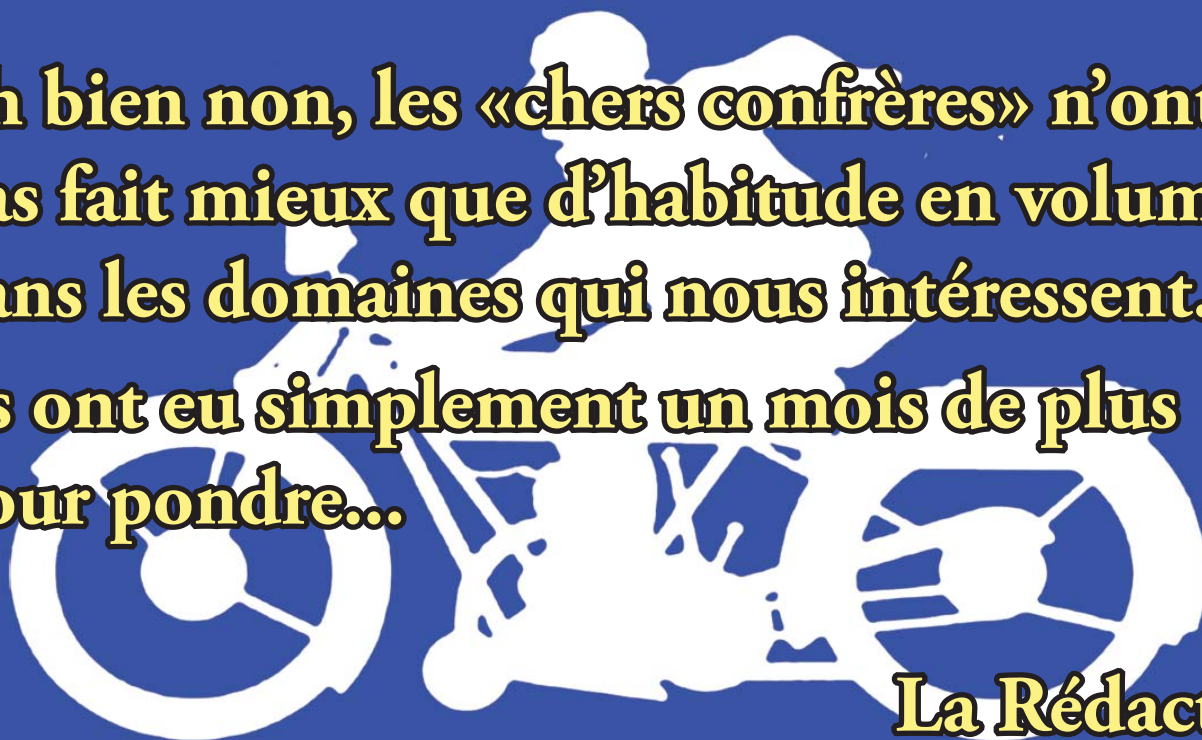
- comparatif des BMW R69S, Ducati 1000GT, Honda CB750 et Triumph 9000 Scrambler,
- le roadster selon Kawasaki, de la 500 Mach3 aux Z750 et Z1000,
- le mythe GSX-R,
- la légende Goldwing,
- les modèles « S » de BMW : de la R90S à la R1200S,
- la Royal Enfield Electra, un cas à part,

suivent un article shopping, pour s'équiper dans le ton ou «vintage», et des reportages comme l'Histoire de Moto Guzzi, les Coupes et le Salon Moto légende, Britalia et quelques ateliers de «pros» de classiques.

Je vous ai donné l'eau à la bouche ? Eh bien, courez acheter ce Hors Série Moto Magazine (disponible en kiosque jusqu'au 20 février) !

**Eh bien non, les «chers confrères» n'ont pas fait mieux que d'habitude en volume dans les domaines qui nous intéressent..**

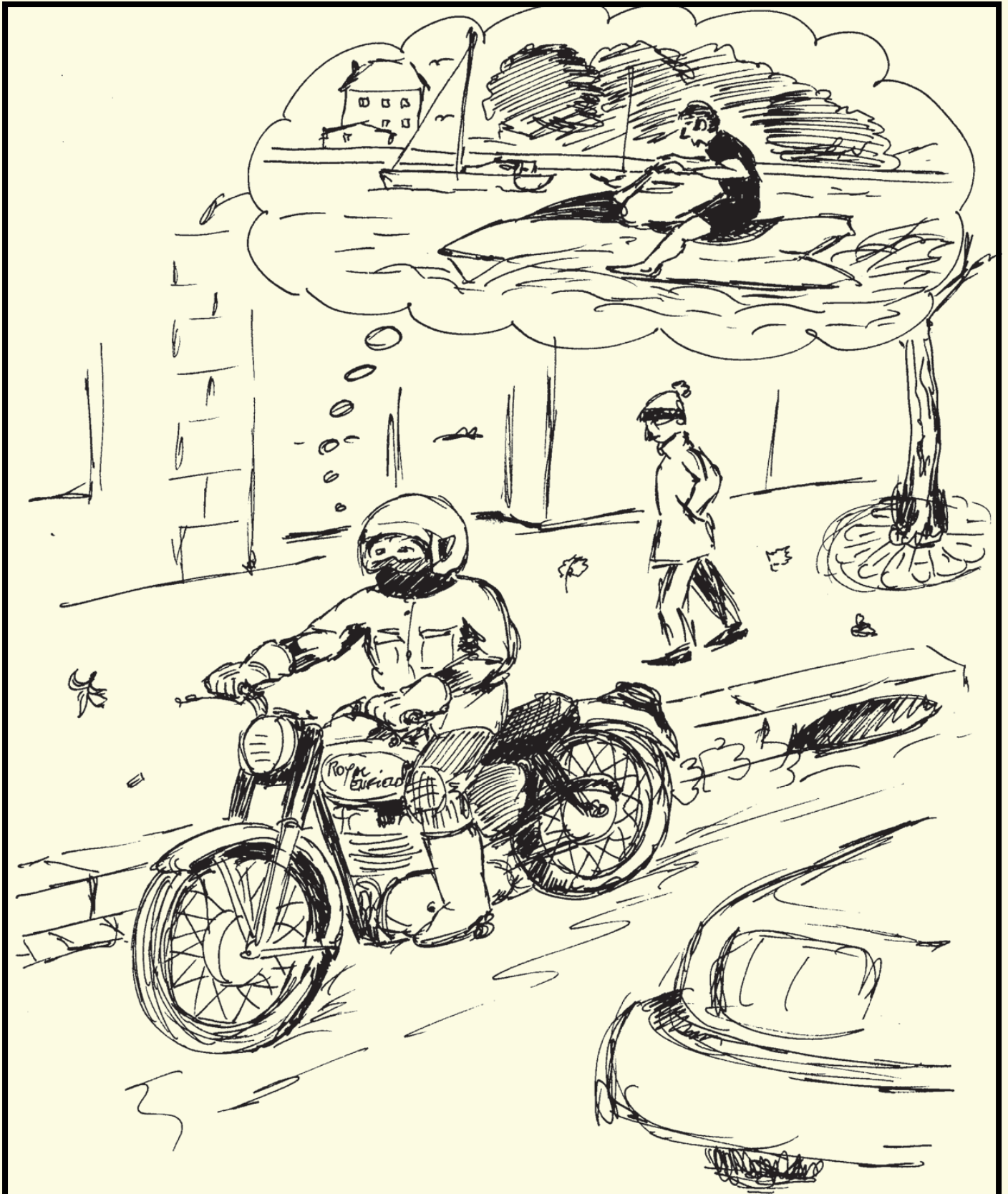
**Ils ont eu simplement un mois de plus pour pondre...**



**La Rédaction**



# Le Dessin de Joël



JG

Rêve d'été...





**STRONG BOBBER BY TROPHY CONCEPT**