

The Timeless Magazine

N°5
juillet - août
2006

spécial vacances

10 ANS !



LES POTINS DU MOIS

Démenti vigoureux

Malgré son 10^{ème} anniversaire, et le programme d'expositions chargé, Trophy-Motos ne cherche pas à devenir le mieux dix ans culturel.

De notre guéridon

L'esprit du défunt maréchal Tito nous prie de vous faire savoir que bien qu'appréciant les efforts picturaux de notre ami Titi, il reste propriétaire du copyright sur le mot de «titisme»...

Dont acte

Jean tient à préciser que s'il a choisi d'organiser un raid au Maroc ce n'est pas, comme le prétende de méchants calomniateurs jaloux, qu'il avait confondu Maroc et (Ma)rock'n Roll.

Toutes nos excuses

Malgré une enquête serrée, il nous a été impossible de déterminer l'indice thermique des bougies employées sur le gâteau d'anniversaire de Trophy-Motos.

Viles calomnies

Après démontage à coup de masse de la guitare de Jojo il a été établi de manière irréfutable qu'aucun magnétophone caché ne lui permettait de jouer en play-back. En conséquence nous prions certains salisseurs de mémoire de bien vouloir fermer leur clapmerde.

Opposition paternelle

Malgré son insistance, notre ami Gégène n'a pu obtenir de son père que le nom de «Trophy-Motos» soit changé en «Chez Gégène» ... Le véritable motif invoqué par son père n'est pas un sens hypertrophié de la propriété, mais simplement que ça ferait trop musette et pas assez rock...

Il n'en est pas!

Certains mal embouchés avaient prétendu que le goût marqué d'Eric pour l'utilisation des pédales avait une fâcheuse influence sur sa vie sentimentale... Sa copine le nie avec véhémence.

« 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 Zebigboss)

Rédacteurs en Chefs:

- François (dit Le Chat Botté)

- Joël (dit Jojo)

Sommaire

- Les Potins du Mois : page 1
- Editorial : page 2
- «News of the Month» : page 3
- Trophy a 10 ans : page 4
- Motos et époques : page 5
- Dossier sécurité (1^{ère} partie) : page 11
- Shopping, bagages pour Bullet : page 13
- L'Ancêtre du Mois,
Velocette Venom Clubman 1969 : page 14
- Coup d'oeil dans le rétro : page 15
- Pas en colère mais... presque : page 17
- Lu ici ou là : page 18
- Coupe Moto-Légende 2006 : page 19
- Le dessin de Joël : page 20
- La Moto du Mois : dernière page

Editorial

*A*lors, déjà dans les starting blocks? Eh oui, dernière étape avant les grands départs de l'été... Ces fameuses vacances, tant attendues qui seront bientôt là.

De mon Sud-Ouest, je regarde ça d'une manière amusée, moi qui sans être en vacances toute l'année (loin de là) vis dans une région hautement touristique. Le mois dernier on voyait déjà fleurir les plaques hollandaises (et on dit que les Français ne travaillent pas beaucoup...), ce mois-ci les immatriculations «étrangères» (tant venues de loin que d'autres départements de notre beau pays) vont certainement se multiplier, comme tous les ans. Moi, cette année encore, je ne bouge pas. Mais pour les balades comptez sur moi.

Malheureusement le positionnement dans les starting blocks a eu pour conséquence une actualité très creuse en juin, des retards divers dans l'arrivée des papiers et du coup l'escamotage pur et simple du numéro correspondant de votre magazine préféré.

Pour des raisons similaires ce numéro spécial vacances et un peu plus court que d'habitude et les congés décalés de vos deux serviteurs (Jojo et moi) font qu'on ne se retrouvera qu'en septembre. Mais là on vous promet de vous concocter du sérieux.

On va parler sécurité... Rassurez-vous, pas question pour nous de vous serinez les c... ries officielles et habituelles en la matière. Non, on va essayer de vous donner des conseils utiles pour vous préserver et préserver les autres. Ce sera le premier volet d'un dossier à suivre...

On va aussi vous faire réfléchir en vacances (tas de feignants!) sur comment classer les anciennes par catégories. On attend vos critiques et vos suggestions.

On attend aussi de vous que vous vous rappeliez que ce magazine est le vôtre... Parce que nous sommes tout prêts à publier des articles sur vos bécanes, vos balades et même vos coups de gueule. A condition que vous nous en fassiez part, et que les photos illustrant éventuellement votre prose ne soient pas... trop tarte et surtout publiables. Pour ça, n'oubliez pas qu'il nous faut pour une horizontale une image capable de tenir 72dpi sur 21 cm de large et pour une verticale 29,7cm de haut en 72dpi minimum...

Bonnes vacances...



News of the Month

Calendrier des Expos

06/06 à 01/07

✿ Juin 2006 — juillet 2006:

Les photos du Maroc

Vernissage, le Jeudi 1er juin

✿ Août 2006 :

Fermeture annuelle

✿ Septembre 2006 :

Les peintures de Mme Marie

Vernissage le jeudi 7 septembre

✿ Octobre 2006 :

Les photos de J.P. Prader

Vernissage le jeudi 5 octobre

✿ Novembre 2006 :

Les peintures de Philippe Burlet

Vernissage le jeudi 2 novembre

✿ Décembre 2006 :

Les peintures d'Eric Alliat

Vernissage le jeudi 7 décembre

✿ Janvier 2007 :

Les peintures d'Isabelle Estieu (Moto 2)

Vernissage le jeudi 4 janvier 2007

Trophy : 10 ans, déjà...

Cette année, Trophy Motos fête ses 10 ans d'existence. Pour l'occasion, l'association Timeless le Cercle avait organisé une réception, le vendredi 9 juin 2006 au soir, regroupant également la présentation du film et des photos pris au Maroc, et permettant aux participants du side-trail de se réunir pour une ultime rencontre...avant l'année prochaine.

Le film, tourné par Carlo Cozzi (Galago Expéditions) et monté par Claire et Sébastien Oberlé, est un documentaire très plaisant de 26 minutes, véritable invitation au voyage. Les photos n'attendent que votre visite au magasin pour vous faire rêver. Cette soirée, animée musicalement par les jeunes qui se sont relayés, a été une réussite.

Trophy Motos en quelques dates :

1996 voit l'ouverture de Trophy Motos, spécialiste MZ, au fond d'une cour du Chemin Latéral à Alfortville (94).

La première participation au Mondial du Deux Roues à Paris a lieu en 1997, en tant qu'importateur MZ Kanuni.

Deux ans plus tard (1999), Trophy Motos obtient la concession MZ (fabrication moderne) avec la sortie du Skorpion 660 et monte Trophy Sport pour participer au « Challenge des monos ». C'est également sa deuxième participation au Mondial du Deux Roues.

2000 est une année charnière avec la présentation du 125 RT et le déménagement au 59 avenue Gambetta à Villeneuve-le-Roi. Les locaux sont plus grands, plus récents et permettent à l'équipe de s'étoffer et de travailler dans de meilleures conditions.

2001 est une autre année importante dans l'histoire de Trophy puisque Trophy Sport devient champion de France-stock au Challenge des Monos avec Bruno.

Trophy est présent au Mondial pour la 3^{ème} fois, et devient concessionnaire Royal Enfield la même année. Les ventes de MZ et Royal Enfield placent le magasin en tête des revendeurs français.

L'année suivante, Trophy Motos est toujours N° 1 des MZ et Royal Enfield.

En 2003, Trophy est présent pour la 4^e fois au



Mondial et met en place la concession Ural en fin d'année (le magasin devient l'un des quatre revendeurs Ural pour la France).

L'année 2004 voit l'explosion des ventes d'Ural (en particulier les side-cars) qui placent Trophy Motos comme meilleur concessionnaire d'Europe. Le magasin est toujours n° 1 chez Royal Enfield.

En mai, François, dit «Le Chat Botté », et Joël, dit «Jojo»,

Janvier

2005 : « Trophy Motos chez les Soviets ... » (voir Moto Revue N° 3651 du 10 février

2005 racontant la réception de quelques concessionnaires et journalistes à Irbit et la visite de l'usine).

Après le départ de l'ancien importateur Royal Enfield, Trophy Motos crée Héritage Import afin d'importer et de distribuer les Royal en France.

Le 16 décembre 2005 le magasin du 59 avenue Gambetta ferme ses portes définitivement.

Le 17 janvier 2006, le nouveau magasin du 35 quai du

Halage (toujours Villeneuve-le-Roi)

ouvre ses portes : toujours la même équipe à votre service, mais un hall d'exposition plus grand et un plus gros stock de pièces détachées.

La Timeless Gazette devient le Timeless Magazine, plus complet et étoffé, des rubriques plus nombreuses et disponible exclusivement sur le site de Trophy Motos (des éditions sur papier sont disponibles pour consultation au magasin).

Avril 2006 : Trophy Motos, toujours et encore leader des « motos improbables », crée pour ses clients « Timeless-le-Cercle », association loi de 1901 destinée à gérer « la convivialité ».

Trophy Motos, marchand de bonheur « à explosion ».

qui sortent le N° 0 de Timeless Gazette présente le magasin ainsi les marques distribuées. Ce bulletin de 4 pages fait l'objet d'un tirage papier parallèlement à la mise en ligne sur le site www.trophymotos.com. Le N° 1 (juin 2004) est la première «vraie» gazette avec les reportages comme vous les connaissez.



Joyeux Anniversaire!

DES ORIGINES À 1980

Motos et époques

Billet d'humeur ou discussion ? J'hésite...

Le temps passe, on vieillit, et le temps semble se contracter de plus en plus. On voit les jours passer plus vite, mais en même temps des événements qui – lorsqu'on se donne la peine d'y réfléchir – sont en réalité déjà si lointains apparaissent comme datant d'hier à peine.

Est-ce pour cela que j'ai (et aurait probablement toujours) du mal à considérer une bécane des années 70 () la mode de ces années là) comme autre chose qu'une machine d'hier et que l'appellation de « Classique » me semble ne pas lui sied du tout...

Je suppose qu'il en est de mêmes pour des engins plus anciens pour mes aînés et sans doute tout le contraire pour mes cadets.

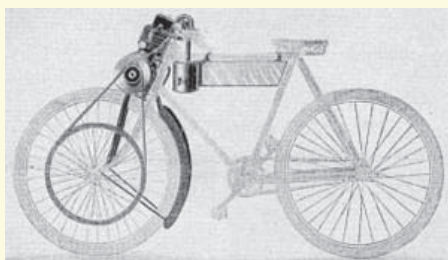
En Histoire, en art, les choses sont plus claires car on a classé les périodes, les genres... Mais il semble ne pas en être de même pour les motos.

Ne croyez-vous pas qu'il faudrait désormais mettre un peu d'ordre là dedans ?

Il faudrait trouver les termes appropriés... Car si certains peuvent apparaître comme évidents, d'autres restent à inventer. Il faudrait aussi définir les grandes périodes.

Je vous livre ici le résultat de mes cogitations et je fais appel à vous, amis lecteurs et motards, pour «inventer» les appellations adéquates (et critiquer éventuellement celles que je propose) pour ce classement :

Les Prototypes



1897 - Machine des frères Werner qui la nomme «Motocyclette», première du nom.

J'entends par là les machines jamais réellement produites en série qui marquèrent l'invention de la moto. Grosso-modo elle court des débuts à l'orée du XX^{ème} siècle.

Les Pionnières



1904 - Alcyon 2,5 ch

Un cadre de vélo, peu ou pas de suspension, présence «optionnelle» boîte de vitesse, transmission secondaire par courroie en cuir dans

l'immense majorité des cas, réservoir d'essence entre-tubes, éclairage absent ou par lanterne à acétylène, fiabilité très aléatoire, produites du début du siècle précédant aux prémices de la «Grande Guerre».

Les Ancêtres



1916 - Harley Davidson



1916 - Triumph Trusty H



1920 - AJS 350 Single



1927 - Gillet 350 Sport



1927 - Indian Scout

De 1914 à la fin des années 20, elles reprennent beaucoup de caractéristiques des pionnières mais avec une fiabilité améliorée, une boîte de vitesse presque toujours présente, une proportion plus grande de transmission secondaire par chaîne, l'apparition de l'éclairage électrique, mais restent – le plus souvent – d'une esthétique proche de celle de leurs devancières. On voit aussi apparaître des innovations, comme la transmission par arbre et cardan



BMW R 32 - transmission par arbre et cardan

Les Pré-Classiques



1929 - BSA «Sloipper»



1929 - Douglas Modèle E 29



1930 - Norton Model 20

Machines de transition, qui, sans être mécaniquement beaucoup plus évoluées que les «ancêtres», voient leur partie cycle se rapprocher de la moto classique. Apparition et généralisation du réservoir d'essence «en selle», cadre plus moderne, généralisation de la suspension avant mais cadre rigide à l'arrière, généralisation

de l'éclairage électrique, fin des guidons du genre «pêcheur à la ligne», à contrario, avance manuelle, voire graissage manuel du haut moteur persistent, peu de machines ne sont pas à soupapes latérales, le changement de rapport est au réservoir... Cette période de transition court en gros jusqu'au milieu des années 30.

Les Ultra-Classiques



1936 - Peugeot P 112



1937 - Norton CS 1



1938 - Triumph Speed Twin, le premier des vertical twin



1938 - BMW R 71



1939 - Sunbeam High Cam 500



1939 - Brough Superior SS 80



1941 - Matchless G3L

A partir de 1935 environ, des innovations nombreuses apparaissent sur le plan mécanique et, sans que cela se généralise, la partie cycle progresse elle aussi. L'esthétique change peu par rapport à la période précédente mais on voit apparaître le changement de vitesse par sélecteur au pied, l'avance automatique et la suspension arrière commence à se répandre (sans se généraliser toutefois) : ressorts divers, compensateurs... les premières fourches télescopiques (rares encore face au parallélogramme). Les moteurs gagnent en puissance et sans que les soupapes latérales disparaissent, les moteurs culbutés et même parfois à arbre à came en tête se multiplient. La seconde guerre mondiale fera marquer le pas à l'évolution générale de la moto et – en dehors des innovations destinées aux machines militaires – on retrouvera une situation à peu près inchangée jusqu'à la fin des années 40...



Moto militaire - Allemagne

1940 - DKW 350 NZ



Moto militaire - G.B.

1942 - Triumph 3HW



Moto militaire - U.S.A.

1944 - Harley Davidson WLA 45

Les Classiques

Ici, il y a sans doute lieu de diviser en plusieurs sous-périodes.



1947 - Norton ES-2



1949 - BSA A7



1950 - Sunbeam S8



1950 - Vincent Black Shadow



Moto militaire - G.B.

1951 - Matchless WD G3L

à comparer avec les machines de la guerre



1952 - AJS 16M



1952 - BMW R 68



1953 - Moto Guzzi Aironc Sport

En gros, de 1950 à 1955, la mécanique évolue, tendant à faire disparaître les derniers moteurs à soupapes latérales, la distribution par poussoir et culbuteurs se généralisent tandis que les arbres à cames en tête restent l'exception. La partie cycle évolue aussi, mais si les cadres rigides deviennent l'exception (en Europe ils semblent être confinés aux petites cylindrées) comme les fourches à parallélogramme, au profit de la désormais omniprésente fourche télescopique, les compensateurs ont encore quelques beaux jours devant eux, bien que le bras oscillant et les combinés amortisseurs commencent à faire leur apparition. Esthétiquement parlant, l'évolution est assez faible par rapport aux ultra-classiques. On trouve encore le plus souvent une selle monoplace suspendue et un « tan sad » qu'une selle biplace. Tandis que les réservoirs restent quasi-identiques d'aspect. Sur les machines dotées d'une fourche télescopique, une nouvelle tendance se répand : un cuvelage de phare contenant le compteur, qui se substitue à la formule classique associée à la fourche à parallélogramme d'un cuvelage de phare isolé de l'instrumentation. La tôle prend d'ailleurs un peu d'importance, notamment dans l'habillage des fourches télescopique ... Côté freinage, les tambours déportés restent sans doute très présents, mais on commence à voir des tambours dont la largeur est celle du moyeu de la roue. Le moteur monocylindre, malgré une poussée des twins verticaux face à la route, reste dominant.



1955 - Vincent «Black Prince»
Annonciatrice des machines «scooterisées»
qui se répandront plus tard

Vers 1955 et pour un dizaine d'années les tendances qui commencent à apparaître précédemment vont s'affirmer (jusqu'à parfois atteindre l'excès...). La selle biplace non suspendue se généralise, d'autant que le bras oscillant suit le même chemin. Les fourches à parallélogramme disparaissent, comme les moteurs à soupapes latérales, tandis que le deux temps prend de l'importance, surtout en petite



1955 - Royal Enfield Bullet
«Made in U.K.»



1955 - Horex Imperator



1955-1969 - BMW R 50



1955 - BSA Gold Flash



1956 - AJS 16M



1957 - Ariel Red Hunter NH 350



1957 - Norton 99 Dominator



1957 - Ariel SO 4 Square Four attelée



1959 - Velocette Venom



1960 - BSA Gold Star DBD 34



1961 - Norton Model 50

cylindrée. L'habillage en tôle, avec l'apparition de nombreux caches, prend une importance de plus en plus grande (sans doute sous l'influence de la mode des scooters) jusqu'à culminer au début des années 60, mais le recul sera rapide. Le twin vertical domine désormais, tandis que le monocylindre recule en proportion.



1961 - Triumph T 20
La «scotéisation» mode Triumph



1962 - Ariel Arrow Super Sports
La «scootérisation» poussée à la limite

Les 5 dernières années de la décennie 60 est marquée par le prémices de l'invasion nipponne qui accompagnera la renaissance de la moto dans le grand public et le déclin de la plupart des marques européennes. Le vertical twin de grosse cylindrée qui représentait à travers la production britannique le summum des performances commence à reculer sous les coups de boutoirs des deux temps nippons de moyenne cylindrée mais n'a pas dit son dernier mot. Sur le plan esthétique, les machines commencent à s'alléger des surcharges en tôle du début des années 60.



1962 - Norton 650 SS



1964 - Triumph T 100 SS



Reine des années 60: Triumph 650 Bonneville

Cependant, les progrès mécaniques et de la partie cycle marquent le pas en Europe. Au Japon, les progrès des moteurs deux temps sont considérables (et des 4t chez Honda) mais la partie cycle ne suit pas (elle est même encore en retard sur les productions européennes). C'est le culmen des twins britanniques... Le chrome et les couleurs vives commencent à renaître sous l'influence des productions japonaises.



Royal Enfield 700cc Constellation



BSA 650 Thunderbolt



BMW R 69S, construite jusqu'en 1969,
la plus puissante des série 2 à fourche Earles

Les Modernes



1969 - Honda CB 750 Four



1972 - Kawasaki H1B



1974 - Yamaha RD 350 A



1975 - Kawasaki H2C



Royal Enfield 750cc Interceptor series 2



1971 - Norton 750 Commando



1973 - Triumph T 140 V



1975 - BMW R75/6



1972 - Moto-Guzzi V7 Sport



1972 - Ducati 250 Mk. 3



Années 70 - Laverda Jota 1000cc



1971 - Harley Davidson Electra Glide

1969 marque sans doute le grand tournant pour la moto, notamment avec la sortie de la Honda Four de 750cc, première machine japonaise de grosse cylindrée. La 750 Four n'est d'ailleurs représentative de ce tournant que sur deux plans : elle est la première quatre cylindre à grande diffusion depuis très longtemps, annonçant ainsi l'ère du multicylindre et par l'adoption du frein à disque à l'avant (malgré une efficacité qui est encore loin d'être bonne). Car, même si les autres marques japonaises ne vont pas tarder à suivre sur le plan de la cylindrée et de la multiplication des cylindres, elles resteront encore fidèles quelques années aux deux temps. Par contre, une nouvelle tendance s'affiche d'emblée : la priorité au «design»... Au début de cette période, il ne fait que modifier superficiellement l'aspect des machines qui, peu à peu, deviennent plus anguleuses, suivant ainsi les canons automobiles de l'époque. La moto européenne, elle, s'effondre (sauf pour les quelques marques disposant de contrats administratif)... C'est aussi le chant du cygne des Anglaises classiques, dont les marques les plus prestigieuses disparaissent. Les motos acquièrent aussi un équipement électrique plus

complexe, les clignotants deviennent la règle, le démarreur électrique se répand. Les parties cycles, par contre, ne font pas beaucoup de progrès, on peut même dire que la plupart des motos japonaises qui triomphent alors sont sur ce point en recul par rapport aux anglaises. Le freinage, lui aussi, sera en retard sur l'augmentation des performances. Cette première époque des machines modernes se poursuit jusqu'à la «crise pétrolière» de 1974...



1974 - Yamaha TX 750



1976 - BMW R 90S



1977 - Yamaha XS 750 2D



1975 - Triumph T 160 Trident



Honda CB 750 «Phil Read»

La seconde époque qui court du milieu des années 70 aux années 80 est marquée par la disparition des gros deux temps. Le quatre cylindre devient la formule dominante en grosse cylindrée. Le freinage progresse avec la généralisation du disque (efficace cette fois). Les parties cycles sont encore traditionnelles pour la plupart mais rattrapent leur retard en ce qui concerne les productions nippones. Les progrès de la métallurgie, des lubrifiants et le recours de plus en plus fréquent à l'électronique, rendent les machines plus fiables. Le carénage, jusqu'ici un accessoire, devient de série pour de nombreuses machines.

Progressivement, le design prend le pas sur le fonctionnel... Nous quittons alors l'histoire de la moto pour entrer dans son contemporain.

Et nos bécanes «à part?»

Comment s'inscrivent dans cet historique sommaire nos bécanes pas comme les autres ?

Les MZ, CZ en deux temps font partie de l'histoire... Conçues sur le plan mécanique dès la fin des années 50, plus ou moins adaptées du point de vue esthétique à la mode (souvent avec une bonne dizaine d'années de retard sur les productions occidentales), elles ne sont plus fabriquées depuis déjà longtemps... Elles appartiennent à la période classique ou à la période moderne de notre classification.

Le Royal Enfield Bullet (Electra mise à part) sont directement issues de la période classique, elles font partie de cette curieuse catégorie, désormais en sursis à court terme, car les normes Euro 3 vont les faire disparaître des 2007...

Les Ural nouvelles versions (les 750) sont en réalité des néo-classiques. Leur mécanique, leur équipement est «moderne»... Même si leur style est (le plus souvent) issu du style classique. La Royal Enfield Electra est elle aussi une néo-classique (au moins par son moteur monocylindre longue course refroidi par air) au même titre que les variantes de la nouvelle Triumph Bonneville ou que la Kawasaki W 650, et, plus récemment, la Guzzi California Replica ou les Ducati «Classic».

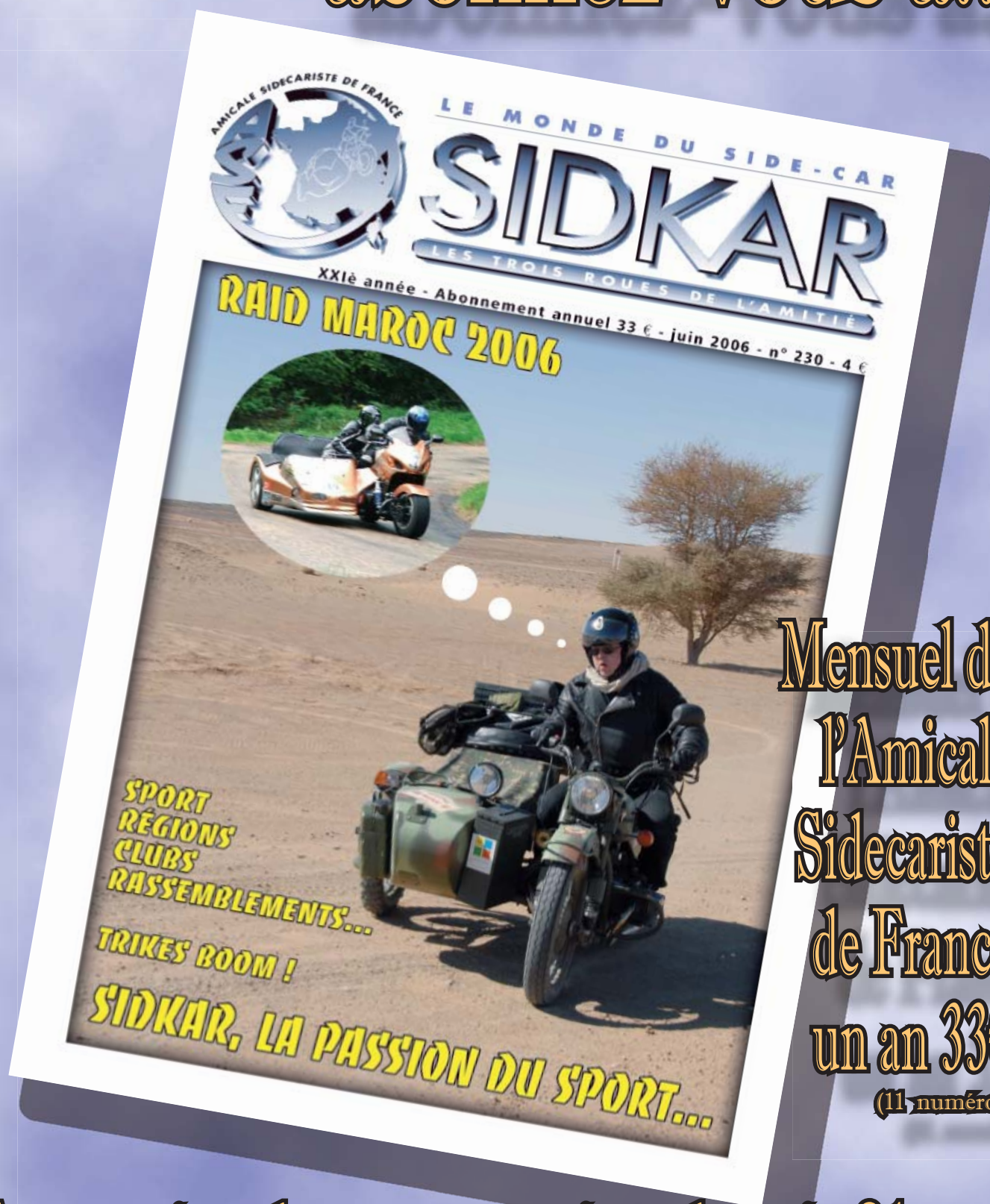
Quant aux variantes de la MZ 1000, elles sont de machines pleinement contemporaine que seule leur rareté sur le marché rend «différentes». Nos bécanes appartiennent donc aux quatre catégories d'engins à part du motocyclisme :

- Les vraies anciennes
- Les «anciennes neuves»
- Les Néo-Classiques
- Les machines rares.

Dès l'an prochain, la catégorie des «anciennes neuves» aura vécu... La Bullet, dernière véritable représentante de cette catégorie dans notre pays, sera entrée dans l'Histoire de la moto... Elle deviendra de plein droit un «classique» des années 50 à l'incroyable survie.

Mais l'avalanche actuelle de «Néo-Classiques» devrait, dans les années à venir, nous réserver de bonnes surprises, liant l'Histoire de la Moto au présent.

Fanatiques des trois roues,
abonnez-vous à...



Au service de votre passion depuis 21 ans

Règlement par chèque à l'ordre de l'Amicale Sidecariste de France
à envoyer à : A.S.F. Arielle Josso 26 rue Nicéphore Niepce 29200 Brest
Plus d'infos ? ... www.sidekar.fr

Dossier Sécurité (1^{ère} partie)

La moto - le casque

Avec le retour de l'été et de la chaleur, on voit nombre de conducteurs de deux-roues équipés légèrement, à tel point qu'on se demande pourquoi ils mettent encore leur casque, car ça tient chaud à la tête !

Cela nous donne l'occasion de parler un peu de sécurité. Vous allez sans doute trouver que de nombreuses remarques vont sans dire, mais, comme souvent, ça va bien mieux en le disant, nous resteront quelquefois un peu scolaires, en essayant toutefois de ne pas être trop sentencieux. Nous vous feront tout de même part de notre avis, voire de notre énervement dans certains cas.

Tout d'abord, à tout seigneur tout honneur, nous allons commencer par l'objet de notre passion (ou notre simple outil de déplacement, au choix).

La moto : vérifications.

Pour qu'une machine fonctionne convenablement, elle doit être bien entretenue. Si cette machine est un engin de locomotion à deux roues alignées, donc peu stable, il est encore plus important qu'elle ne nous pose pas de problème, car dans la circulation rapide et dense que nous connaissons, une défaillance mécanique peut avoir des conséquences graves, voire dramatiques.

Partant du proverbe disant qu'il vaut mieux prévenir que guérir, tout motard doit réviser (s'il est compétent) ou faire réviser sa moto régulièrement par une personne qualifiée.

A chaque mise en route, il doit vérifier un certain nombre d'éléments vitaux de sa machine.

1- Avant le démarrage :

- circuit de freinage hydraulique : niveau d'huile correct et tubes souples en bon état (pas de fuite d'huile sur le circuit).
- câbles de commande, ainsi que leurs gaines en bon état.
- tension et lubrification de la chaîne, état du pignon.
- pression et aspect de pneus (pas d'usure anormale ni de crevasses).
- niveau d'huile moteur (pas de fuite d'huile sous le moteur ou la boîte).
- pas de fuites ou de suintements d'huile aux amortisseurs.
- disques de freins propres.
- état du rayonnage de roues en faisant «sonner» les rayons avec un objet métallique (plusieurs rayons cassés ou détendus peuvent entraîner un voilage de la roue).
- pas de pièce desserrée ou détachée.

2- Dès la mise en route du moteur :

- le moteur tourne correctement.
- pas de vibrations anormales, de cliquetis inhabituels.
- les freins fonctionnent normalement,

les câbles couissent bien dans leurs gaines.

- les phares, clignotants, feux stop fonctionnent correctement.

Si, en roulant, la machine a un comportement ou émet un bruit anormal, s'arrêter dès que possible, car la rupture d'une pièce peut s'avérer extrêmement grave tant pour le pilote que pour la moto. Essayer d'identifier l'origine de l'incident et ne repartir que si l'on juge le risque absent ou infime. Sinon, se faire dépanner.

Le pilote, son équipement.

freinage un peu fort ou si la chaussée est particulièrement glissante. Il est par conséquent nécessaire d'avoir un équipement adapté et en bon état. Un de ces équipements est obligatoire, c'est le casque, d'autres peuvent être homologués.

1- Le casque.

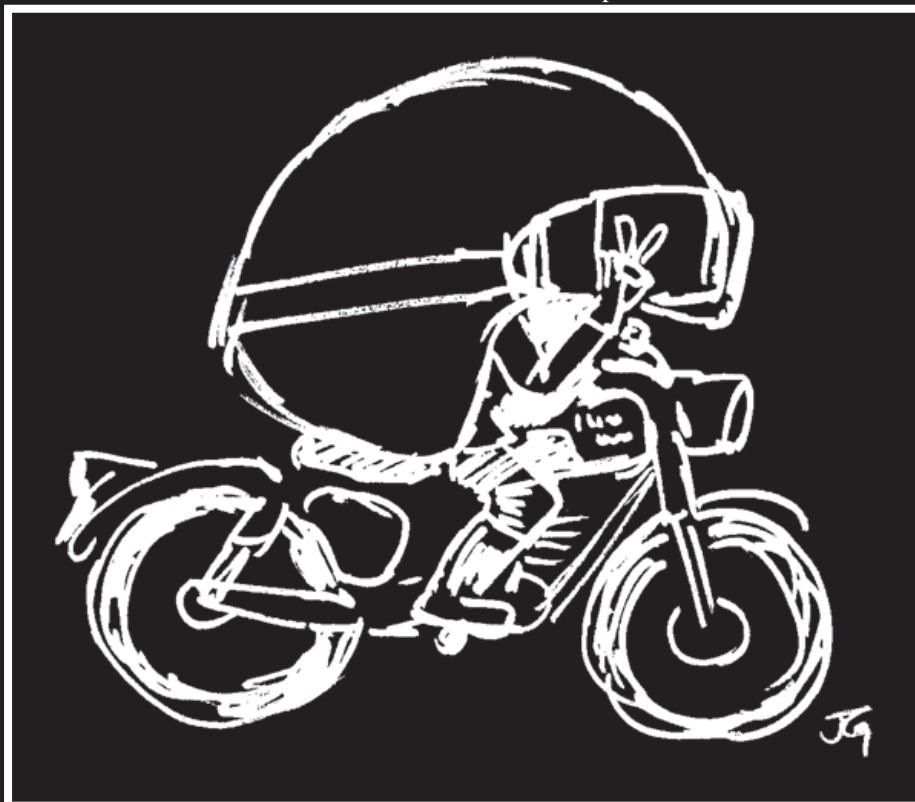
La tête étant la partie du corps humain la plus fragile, le casque est sa seule protection. C'est d'ailleurs la seule vraie carrosserie du motard.

Un casque est constitué d'une calotte rigide permettant de diffuser, en cas de choc, l'éner-



Contrairement à la voiture, la moto n'a pas de carrosserie et d'habitacle pour protéger son pilote des chocs ou des intempéries. De plus, l'instabilité de la machine peut entraîner une chute au moindre accrochage, lors d'un

glissement sur toute sa surface afin d'en diminuer l'effet. L'intérieur comporte un rembourrage rigide qui permet d'absorber l'énergie transmise par la calotte, puis une couche en matériau souple destiné au confort de la tête.



Le tout est recouvert d'un tissu directement en contact avec le crâne et qui est quelquefois amovible pour en assurer le nettoyage.

L'arrière du casque comprend également un rembourrage permettant de protéger la nuque des chocs et du froid et assurant le maintien du casque sur la tête.

Pour la route, il existe deux grands types de casques, l'intégral et le jet.

Le casque intégral comprend une protection semi-rigide du maxillaire inférieur (appelée quelquefois mentonnière, même si ce terme est inadapté), offrant une meilleure protection du bas du visage que le jet. Depuis plusieurs années, les constructeurs proposent des casques « modulables », appelés aussi « modulaires », dont la « mentonnière » peut se déverrouiller et se relever au-dessus de la calotte en pivotant autour de deux axes latéraux, transformant le casque en jet, ce qui peut être plus agréable lorsqu'il fait chaud. Si vous optez pour ce type de casque, assurez-vous qu'il est homologué en « intégral » une fois la mentonnière verrouillée en position basse. A défaut, celle-ci risquerait de se relever en cas de chute et ne vous offrirait donc pas une meilleure protection qu'un jet pour un prix beaucoup plus élevé. Ces casques sont également assez lourds et bruyants.

Les casques intégraux, ainsi que certains jets, possèdent un écran transparent relevable. Cet écran doit être fréquemment nettoyé pour assurer une bonne vision, en particulier de nuit, et remplacé s'il est rayé, car la vision de nuit par temps de pluie à travers un écran rayé est très diminuée, et souvent déformée. L'entretien se fait avec de l'eau tiède légèrement savonneuse (savon de Marseille) et à l'aide d'un chiffon doux. Proscrivez les détergents !

Il est à noter que les écrans fumés ne filtrent pas les ultraviolets. Ils sont donc dangereux pour les yeux, malgré le confort qu'ils procu-

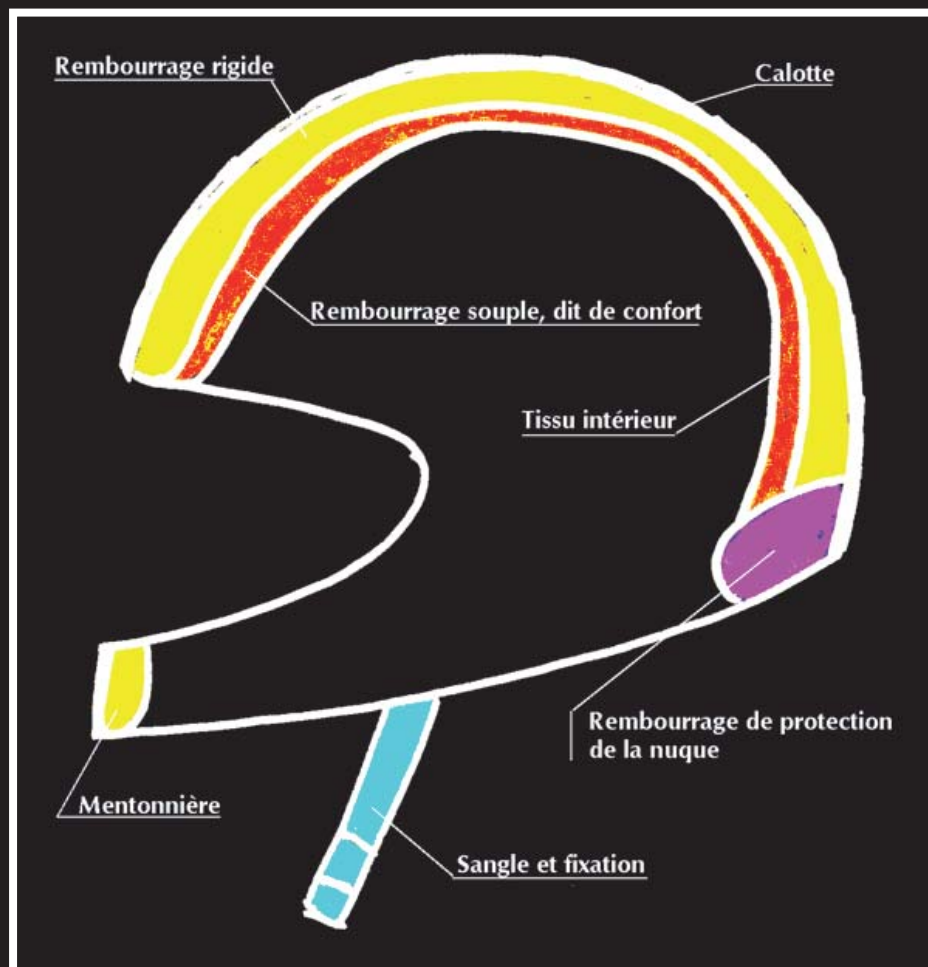
rent. De plus, leur utilisation est interdite de nuit.

Le casque jet ne dispose pas de la protection du maxillaire inférieur et, si la protection du bas du visage est inférieure à celle d'un intégral, le jet est confortable lorsqu'il fait chaud et certains le préfèrent pour son esthétique classique ou rétro, en accord avec la moto

qu'ils conduisent.

Dans tous les cas, bannissez les cervelières qui ne protègent pas les côtés du visage ainsi que très mal l'arrière de la tête (rocher) et la nuque.

En tout état de cause, ne portez qu'un casque homologué, respectant à la fois la norme française AFNOR et la réglementation européenne 22-05.



Mais porter un casque, c'est bien, l'attacher, c'est mieux ! Même si votre casque tient bien sur la tête, et même pour un court trajet, il est impératif de verrouiller la fixation, car en cas d'accident, il est bien rare que le casque reste en place. Si cette fixation a tendance à se détendre, ce qui est fréquent sur certains modèles, prenez le temps de la régler correctement avant de partir. D'ailleurs, un bon réglage ne doit pas permettre de retirer le casque une fois verrouillé.

De plus, les casques sont fournis avec des autocollants rétro réfléchissants de couleur grise. Si ces adhésifs ne sont pas déjà posés sur la calotte du casque, assurez-vous que le revendeur les installe lors de la vente ou n'attendez pas pour les poser vous-même proprement.

Enfin, un casque qui a subi un choc important doit être remplacé, car le rembourrage destiné à absorber les chocs a toutes les chances d'être écrasé, ce qui n'est presque jamais visible extérieurement. Lors d'un second choc, c'est la tête qui absorbera l'énergie de celui-ci ! D'ailleurs en cas d'accident, les assurances remboursent le casque porté à ce moment.

(à suivre...)

Des bagages pour Lady Bullet

En ces temps de vacances, il est bon de pouvoir transporter le nécessaire sur votre moto. Voici une sélection de bagages et accessoires appropriés destinés à votre Bullet. Ils présentent tous l'avantage de s'accorder avec son style «vintage».



Le porte-bagages classique utilisé avec la selle biplace

La valise métallique réglementaire des Bullet de l'armée indienne et ses supports...

Solide, pratique, mais peinte selon des critères de qualité qui ne sont pas les nôtres... Prévoir une peinture.

Nous, on déplore l'absence de sacoches en toile épaisse, façon armée britannique de la seconde guerre.



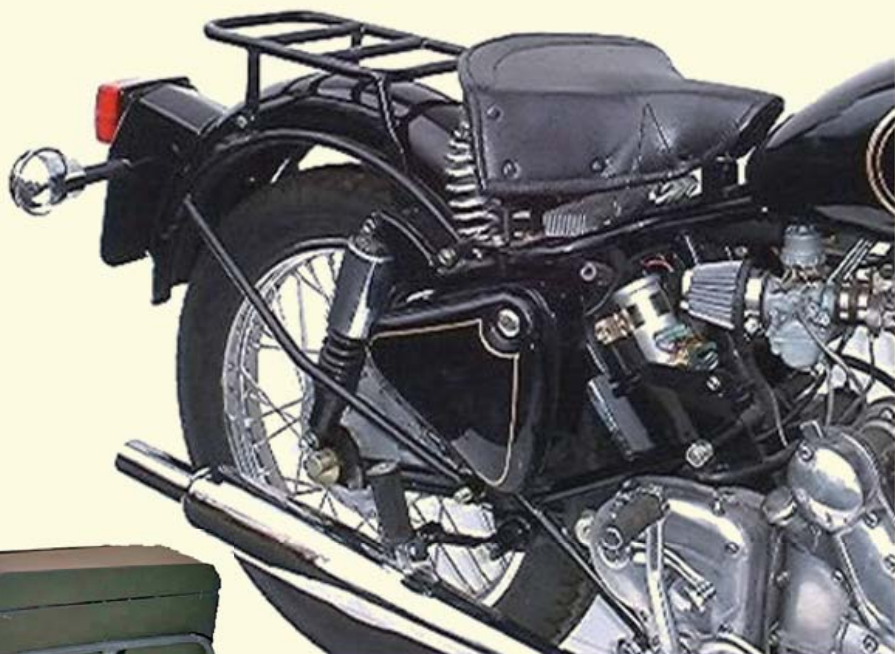
Les sacoches-cartables en cuir...

Pratiques, élégantes, mais peut-être plus adaptées pour un usage urbain, pour transporter des papiers et des dossiers

les valises en ABS «made in India» et leur support... Solides, pratiques, parfaites pour une Bullet grée «années 60»



Les superbes sacoches en cuir et leur support... Disponibles avec ou sans sigle, en noir ou en cuir naturel.



Le porte-bagages spécial selle monoplace... Il peut aussi recevoir un «tan-sadé amovible... L'élégance rétro.

La seule sacoche de réservoir «speciale Bullet»... Un petit reproche, elle est magnétique donc il faut faire attention à ne pas abîmer la peinture.



L'ancêtre du mois

Velocette Venom Clubman 1969



Moins célèbre que sa sœur la Thruxton, la Venom représentait sans doute la meilleure solution pour ce remarquable monocylindre de 500cc dont les performances étaient poussées jusqu'à leurs limites avec l'énorme carburateur sur la Thruxton, au prix d'un risque d'engorgement en ville. La légère perte de puissance engendrée par un carburateur de diamètre plus petit de la Venom, peu sensible en usage quotidien en faisait une machine bien plus souple et agréable. On remarquera aussi le cintre plat, qui conférerait au pilote une position plus touristique que les bracelets de la Thruxton.

Reste que les Velocette étaient des machines bien spéciale et de véritable «anciennes neuves» lorsque leur production cessa en 1971.

Elles représentaient en effet les derniers monocylindres haut de gamme de 500cc produits en Grande-Bretagne pour un usage routier. Leur esthétique étaient en même temps très spécifique à la marque et déjà très datée. Le célèbre échappement en queue de poisson restait à la fois une marque de fabrique et la survivance d'une mode datant de l'avant-guerre qui s'était éteinte au début des années 50.

Leurs performances - même pour la Venom, au demeurant très civilisée par rapport à la Thruxton pâlissaient certes devant les bolides japonais du début des années 70, mais permettraient largement sur les routes limitées et «radarisées»

de nos années 2000 de tenir la cadence avec toute la réserve nécessaire.

La formule monocylindre, légère et étroite, servie par un cadre remarquable, permettait, elle, de se jouer de machines beaucoup plus puissantes dès que le route perdait son caractère rectiligne. Dans le monde actuel, se serait un atout majeur pour s'amuser dans le cadre des

limites (ce que tout Bulletiste fait déjà) mais avec une puissance supérieure, favorisant les dépassements quand besoin est. Côté freinage, des tambours, dont les faiblesses dans un trafic moins dense pouvait être compensées par le frein moteur rend la machine moins sûre à utiliser aujourd'hui. Au fait une Electra avec des chevaux en plus ce ne serait pas un peu ça....?



≈ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ≈

Il y a 70 ans...

20 Juin 1936 : les Congés Payés



Gnome et Rhône M1 1934

Au delà des images classiques associant les premiers congés payés avec le vélo, le tandem ou encore le chemin de fer, la moto aussi, attelée ou non fit partie de la scène.

Si les plus prestigieuses étaient encore l'apanage de riches «sportsmen», le monde ouvrier avait déjà commencé à se motoriser sur deux roues (voire sur trois).

Cette Gnome et Rhône de 1934 est une des matérialisations possibles des machines que ceux qui, pour la première fois dans l'Histoire de France, pouvaient partir «en vacances» utilisèrent en cet été 36...

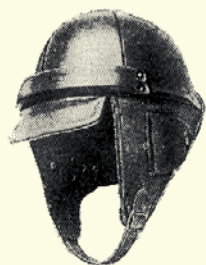
Le tourisme populaire à moto venait, lui aussi, de naître.

~ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ~

CASQUES ET LUNETTES

D'APRÈS DES « RÉCLAMES » PARUES DANS LE BULLETIN OFFICIEL DU CLUB MOTOCYCLISTE DE FRANCE

LE DURACUIRE



Le plus **SOLIDE**
ÉLÉGANT
PRATIQUE
de tous les
CASQUES
protecteurs

Modèle en Granacuir depuis... 95 fr.
Culotte... 195 fr.
Raglan moto en Granacuir doublé
tartan... 325 fr.

Notices franco et Conditions pour nos Sociétaires

CHAILLOU, 34, Pl. du Marché-St-Honoré, PARIS-1^{er}

1928 - 1930

Un Casque protecteur avec tous les avantages et l'élégance
du serre-tête ordinaire



VOILA CE QUE VOUS OFFRE POUR 125 Fr.

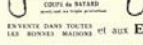
LE CASQUE BAYARD

Seul il vous assure une protection parfaitement efficace
sans l'adjonction de pièces métalliques toujours
lourdes et parfois dangereuses

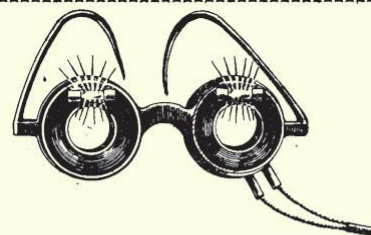
Poids : 250 grammes

son Protège-Oreilles (Brevet S.G.D.G.) "ACUSTON",
véritable "TYMPAN ARTIFICIEL" vous assure l'audition des
mouvements bruits tout en vous préservant du vent et de
la pluie.

et entre via devant autour de vos oreilles que de vos yeux



Ets DUPUY-CHAUTARD, PARIS - Rue de Valenciennes



PLUS D'ENNUI SUR LA ROUTE
grâce aux

Nouvelles Lunettes Lumineuses "ROBOT"

Vous verrez clair la nuit...
et vous aurez vos deux mains libres
pour effectuer vos réparations

LES LUNETTES LUMINEUSES ROBOT

vous seront utiles également
dans votre intérieur
Emplois multiples - Prix intéressants
4 modèles robustes

PERTUISOT agent général
23, rue des Acacias, Paris

Du choix de votre Casque dépend votre VIE



Le Super Casque "AMO"

a déjà sauvé la vie de nombreux motocyclistes

UNE OPINION AUTORISÉE

Monsieur le Directeur,

« Je tiens à vous transmettre les félicitations que j'ai reçues des membres de notre Club pour avoir choisi le Supercasque AMO. Il est léger et nous avons constaté qu'il ne se ramolait pas, même restant de longues heures sous la pluie. »

« Nous n'avons qu'un regret, c'est de ne pas en avoir fait usage plus tôt ; nous complèrions encore parmi nous un de nos bons amis qui a succombé à la suite d'une fracture du crâne. »

Le Président de l'Union Sportive
des Galeries Lafayette à Paris.

Grâce spécialement pour le Tourisme, le SUPER CASQUE
"AMO" a l'aspect du serre-tête

Le plus Solide - Le plus Léger - Le seul Blindé 125 fr.

La Véritable LANTERNE AU NEON

"AMO"

LUMIÈRE PARFAITE

par simple branchement sur la bougie.
Ni consommation, ni entretien ; la
seule adoptée en course, car elle n'en-
lève rien à la puissance du moteur.
Fonctionnement garanti.

ÉCONOMIE

SÉCURITÉ

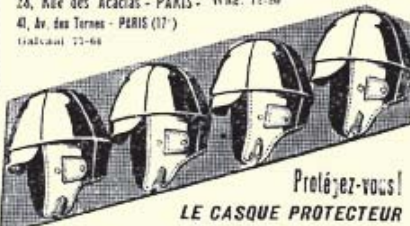
Complète avec
1 m. 25 de fil 32 fr.

Éts AMO, fabr., 23 bis, r. Descombes, PARIS-17



THE MOTORIST

28, Rue des Acacias - PARIS - Wag. 12-80
40, Av. des Ternes - PARIS (17^e)
Télégram 77-68



Protégez-vous !

LE CASQUE PROTECTEUR

MOTORIST

le plus solide

NE
COUTE
QUE

85 fr.



Coupe du Casque

MOTORIST

le plus solide

NE
COUTE
QUE

85 fr.

Le casque Moto-
rist est entièrement
recouvert d'un
cuir chromé
est composé :

1° d'une triple
calotte de légers
(A) autocollants
rigides ;

2° d'un centre une
serre de tampons
métalliques for-
mant matras dé-
flecteur compré-
sionnés entre la calotte A et la ca-
lotte B ;

3° d'une deuxième calotte de
légers (B) autocollants
rigides ;

4° d'un intérieur une calotte
de flanelle. Le tout soigné et
soigné.

Le Casque MOTORIST est le seul sur
le modèle adopté par l'aviation française pendant la guerre



formant un bloc
incassable et indé-
formable ses qua-
lités : souplesse,
sécurité, solidité.

Le Casque Moto-
rist ne se casse
pas quel que soit
le choc. La double
calotte de légers
lui donne en
même temps que
la rigidité néces-
saire, la souples-
se du matras élastique qui
lui permet, en cas de choc,
de résister, ce qui n'existe
pas dans les autres casques.
Le tout est recouvert
de cuir chromé.

PRIME
à tout acheteur
de 2 casques
il est offert
gratuitement



PRIME
à tout acheteur
de 2 casques
il est offert
gratuitement

Une paire de lunettes bombées n° 205 32 fr.
A verres incassables. Valeur... 32 fr.

NOS ARTICLES "RÉCLAME"
SERRE-TÊTE DE CUIR fourré, valeur 25 fr. pour 15 fr.

GUERRAIS MOTO, IMPERMEABLE
GANTS DE MOTO, CUIR EXTRA
SACS TYROLIENS, FORTE TOILE 25 fr.

Remise sur présentation des cartes de Sociétaires

POUR UN SUIVI EXPÉDIE AVEC LE CATA-
LOGUE 10 Pages, 120 Grav., contre 5 fr. en timb.

BON

Pas en colère mais... presque!

Faudrait savoir ce que l'on veut!

Notre estimé confrère «Moto-Magazine» nous fait le coup une fois de plus dans son numéro de juin... Quel coup? Et bien le comparatif quasi-annuel entre «sportives».

Nous, à la rédaction de Timeless Magazine, ne sommes absolument persuadés - au contraire - de l'utilité des limitations de vitesse généralisées hors agglomération. Cela dit, les choses sont ce qu'elles sont et, comme nous tous, face à l'ultra-répression, nous cherchons comme tout le monde à nous adapter et à trouver dans la moto d'autres joies que celles des pures performances. Après tout, il y va de la survie de notre permis. Mais même en mettant de côté l'aspect réglementation - sanctions, force est de constater que les missiles et autres «suppositaires à camions» dont les grandes marques font leur fonds de commerce publicitaire n'ont pas grand chose à faire sur des routes ouvertes. Nous ne sommes plus dans les années 50-60 (qui a dit hélas... ?) et ce n'est plus le «Continental Circus» avec ses sympathiques amateurs qui tourne sur les circuits des grands prix et autre «superbikes». Certes avec retard sur l'automobile mais avec la même détermination, le sport motocycliste dans sa composante «vitesse» a pris le virage de l'amateurisme et du circuit banc d'essai vers le professionnalisme et le circuit élément publicitaire.

Avant la décennie 70, les marques n'hésitaient pas à qualifier de modèle sport une machine dont la principale différence avec le modèle standard ne résidait que dans l'adoption de deux «carbus» au lieu d'un ou de «carbus» plus gros qu'à l'origine, parfois avec un taux de compression un peu plus important. L'acheteur disposait alors d'un modèle un peu plus rapide, accélérant plus fort mais, somme toute, peu différent du modèle routier standard. La position de conduite restait celle d'un modèle de tourisme et les quelques chevaux supplémentaires jouaient plutôt un rôle positif dans les dépassements. Quant à la réglementation, laissant le libre choix de son allure au conducteur en fonction des circonstances du moment, elle permettait ainsi de profiter joyeusement du surcroît de performances. Certes, la mode des Café-Racers avait envoyé sur les routes quelques machines dotées, comme leurs homologues de circuit, de commandes reculées et de bracelets, mais rares étaient les machines réellement «gonflées»...

Cette situation, relativement raisonnable, allait complètement se modifier en même temps que la technologie moto progressait d'un coup à pas de géant et que les machines de circuit devenaient l'équivalent motocycliste des «formules 1» automobiles...

Si un freinage efficace et des cadres (enfin) suffisamment rigides apparaissaient sur les machines nippones qui, désormais, dominaient le marché, si l'éclairage progressait (sans pour autant arriver à égaler l'automobile), la puissance disponible, le poids des machines et l'usage de moteurs tournant très vite avec une plage d'utilisation étroite progressaient de même, et ce jusqu'à l'absurde...

Absurde, face à des réglementations de plus en plus contraignantes (et absurdes!), mais aussi absurde dans l'absolu: face aux réalités de la route, au renchérissement du prix du carburant et face à la recherche de sensations qui est l'apanage du motard (bien plus en réalité que la performance pure, même si tous n'en ont pas conscience).

Nous en sommes arrivés à une situation totalement paradoxale dans laquelle les grands fabricants concentrent l'essentiel de leurs efforts à vendre des machines dont l'équivalent automobile serait des formules 1 de moins de 10 ans d'âge sur lesquelles on grefferait les feux réglementaires de route et une plaque d'immatriculation pour rouler tous les jours dans la circulation, une circulation où il est par ailleurs interdit sous peine de lourdes sanctions de dépasser - au plus - le 130Km/h! ... En plus, notre cher pays a cru bon de limiter (en dépit de toutes les études accidentologiques européennes) à 100ch la puissance maxi des motos avec pour conséquence de rendre des machines déjà «creuses» à bas et moyen régime encore plus «creuses», ce qui n'arrange rien.

Ce n'est pas sans engendrer quelques scènes du plus haut comique, telle celle, caractéristique, du motard urbain, englué dans les encombrements pour aller au travail tous les matins, avec sa «Hondakawamaha» 28 cylindres en vrac, dûment équipée de pots «Kifedurafu», zig-zaguant entre les files, en perpétuel sous-régime, les poignets tordus sur des bracelets et le cou douloureux à force de tenter de compenser le manque de visibilité latérale aisée engendré par sa position «racing»...

Mais cela entraîne aussi d'autres problèmes, beaucoup moins de nature à faire sourire...

Si de très nombreux motards ne trouvent de plaisir réel à chevaucher leurs machines qu'en se mettant hors la loi quasi en permanence, perdant ainsi rapidement leur permis, c'est peut être, avant tout, que leurs machines sont de véritables «pousse-au-crime», non par leurs performances dans l'absolu, mais par leur incapacité à délivrer des sensations dans le cadre légal. De plus, les performances moteurs ne sont obtenues que par les vieilles méthodes de «grand papa le gonfleur»: suralimentation, augmentation du régime... Ce qui conduit sur ce genre de machines, que seuls les progrès de la métallurgie et des lubrifiants ont su rendre fiables, à des consommations astronomiques en regard de leur poids et leur cylindrée... Que dire de leurs aptitudes à simplifier la vie, tant quotidienne que «vacancière», du motard moyen? Sinon que le transport sur de longs parcours d'un(e) passager (ère) est un exploit pour ce (cette) dernier(ère), qu'il n'est même pas possible (sauf à utiliser un top case brisant définitivement la ligne des machines) de transporter quoi que ce soit sur de telles échappées de circuit.

Les qualificatifs d'inadaptées et de déraisonnables semblent la meilleure façon de les décrire.

Pourtant, Moto-Mag, qui par ailleurs prône une pratique raisonnable et raisonnée de notre passion, nous repasse constamment ce plat indigeste, contribuant ainsi à entretenir le mythe entourant les «sportives» dans le milieu motard (jusqu'à - dans un précédent numéro - contredire dans la conclusion de son article les résultats, ô combien probants, de cette inadaptation tels qu'ils figuraient dans les essais).

Ce faisant, ne dessert-on pas la cause de la moto, face à une campagne quasi-officielle de dénigrement systématique des motards?

Ne devrait-il pas être de règle dans une publication affirmant haut et fort son parti-pris de défense du monde motard de ne pas hésiter à balayer devant la porte et à pousser les constructeurs et importateurs à axer leur politique commerciale sur des concepts plus raisonnables tout en préservant les sensations qui nous sont chères?

Ne serait-il pas normal de prôner une pratique moto plus économique, plus conforme aux réalités d'aujourd'hui en condamnant les moteurs principaux d'une escalade devenue sans objet?

Pourquoi donner une importance imméritée à des machines qui - toutes qualités techniques mises à part - sont en pratique plus coûteuses, plus génératrices d'ennuis administratifs et judiciaires et moins adaptées à la vie quotidienne du motard que n'importe quelle autre catégorie?

Pourquoi d'un côté se déclarer en accord avec des exigences de dépollution (plus qu'excessives face à la passivité que manifestent les autorités vis à vis des poids lourds) que le motard paye (cher) et accepter des consommations effrayantes sans aucune critique (même si une Bullett non dépolluée rejette instantanément plus de polluants qu'une nipponne catalysée aux normes «03» avec 3,5l au cent en moyenne, il est douteux qu'elle pollue plus que la dite nipponne qui consomme allégrement 10l sur le même parcours) et faire de une publicité permanente à ces gouffres goulus?

Pourquoi encourager les motards - directement ou indirectement - dans leur fantasme de circuit en ne leur disant pas une bonne fois la vérité: même en régime de vitesse libre et en dehors d'autoroutes rectilignes de toute façon monotones et sans grand intérêt, ces machines ne servent à rien! ... Elles n'engraissent que les assureurs, les pétroliers et à l'état (taxes sur les carburants, amendes...).

Il s'agirait d'être cohérents... On ne peut pas à la fois vouloir montrer les motards pour ce qu'ils sont: des gens passionnés mais sérieux (lorsque ne sévit pas l'influence de la publicité et de la mode) et continuer de défendre ou même simplement d'étaler à longueur de pages des concepts qui ne sont que du marketing de bas étage.

Le progrès technologique est la meilleure des choses, à deux conditions toutefois: qu'il se fasse dans des domaines réellement utiles, autrement on dépense plus pour n'avoir rien de mieux en fin de compte (par exemple des cadres super-rigides qui ne manifestent leur supériorité que dans des grandes courbes prises à plus de 250), qu'il soit un vrai progrès et non un semblant de progrès, comme le sont hélas les performances actuelles des hyper-sportives, obtenues par la vieille technique du «gavage».

ci ou là... Lu ici ou là... Lu ici o

Moto Revue N° 3712S du 11 mai 2006.

Notre ami Collin s'est laissé aller sur les grosses dans ce numéro. Je veux dire qu'il a mis face-à-face deux Harley Davidson, l'Heritage Softail et la Street Glide, et pour faire baver un peu plus les amateurs de (très) gros cubes, il a présenté en toile de fond une Dodge Charger 440RT, une Chrysler 300C Touring CRD et une Plymouth Hemicuda. Quel gourmand ce Collin !

Le supplément encarté est consacré aux pneus (encore un me direz-vous !). 27 trains testés en aveugle en deux catégories, roadsters et sportives, sur sols sec et mouillé. Un comparatif avec les essais précédents fait le bilan. Suivent les produits dérivés : kits crevaisson, compresseur, décolleur de pneus, contrôleurs de pression.

Moto Revue N° 3716 du 8 juin 2006.

La fiche pratique est consacrée à la réparation des crevaissons. Pour pneus tubeless, la meilleure solution est le kit de réparation à chevilles extérieures. En ce qui concerne les chambres à air, rien ne vaut une paire de démonte-pneus, des rustines (ou une chambre neuve), une pompe à vélo et un peu de patience !

Maximoto N° 53 de juin 2006.

Gros plan sur la Voxan Charade Racing. Une bien belle machine, mais qui prouve que le constructeur auvergnat persiste et signe, même après le licenciement des 2/3 du personnel, dans une ligne que nous estimons irréaliste et suicidaire. En effet, choisir le haut de gamme, voire le très haut de gamme, lorsqu'on n'a pas fait ses preuves, qu'on n'a aucune référence et, qu'en plus, on ne sait pas communiquer, c'est le casse g... assuré !

HD agrandit la famille des Sportsters avec la XL1200 Low : selle basse (c'est une low !), position de conduite plus «classique», toujours les sensations malgré un caractère un peu aseptisé et une esthétique un peu «européanisée» pour un prix contenu.

En fin de revue, on trouve un test de 6 paires de chaussures montantes. Si on a besoin d'être en tenue de ville sous sa combinaison de pluie sans avoir à enfiler des sur-chaussures, c'est raté : celles qui ne sont pas trop moches ne sont pas étanches !

Moto2 N° 198 de juin 2006.

Yamaha lance la boîte semi-automatique avec la 1300 FJR AS. L'absence de levier d'embrayage est le premier pas vers l'automatisation totale façon scooter. La polémique ayant été suffisamment alimentée pour la voiture, nous ne ferons donc pas de commentaire.

Moto Guzzi nous fait le coup de la nostalgie avec la California Vintage qui reprend l'esthétique des premières générations de Calif., mais avec la technologie actuelle. Le freinage est puissant, mais déroutant et délicat à utiliser du fait du couplage du disque AR et d'un des deux disques AV et du marchepied qui nécessite de décoller le pied pour actionner la pédale. Globalement, on a une moto facile à conduire malgré son poids, un moteur onctueux et coupleux, bref une très belle machine, mais à un prix élevé.

Deux motos reprennent l'esthétique des années 70. Il s'agit de la Ducati Sport Classic GT1000 et de la Triumph 865 Scrambler. Si la Ducati s'inspire simplement de ses aînées, c'est la Triumph qui fait le plus «vintage». Toutes deux sont technologiquement modernes, mais assez exclusives et passionnelles à un tarif qui ne l'est pas moins.

Un reportage sur l'école de la Gendarmerie de Fontainebleau nous explique la formation à la conduite de ses motocyclistes. Préparés à tous les pièges, ils acquièrent une maîtrise qui en fait des motards extrêmement rapides dans toutes les conditions et sur tous les types de terrains. Un bon conseil : ne pas jouer avec ces gens-là !

Le crédit moto, comment ça marche ? De nombreux exemples, les astuces, les erreurs à ne pas commettre en 8 pages avec un tableau récapitulatif. De quoi se faire une idée assez précise sur le sujet.

Quelques conseils pour partir en voyage : quel type de bagagerie, avantages, inconvénients, la répartition des masses, les réglages de la moto une fois chargée et des conseils pour éviter les prises de tête et les ennuis.

Dans la rubrique « Rouler pas cher » : utiliser une classique, est-ce raisonnable ? Neuf exemples, de la « Bleue » Motobécane à la Japauto 950SS et, en conclusion, une évidence : petite cylindrée + modèle de grande diffusion = raison. Grosse cylindrée (+ modèle peu courant) = folie. Mais toute passion n'est-elle pas un tant soit peu déraisonnable ? Suit un portrait de la Honda 750 Four : de quoi finir de se faire du mal !

La partie juridique nous informe sur les règles du transport de passagers. Il ressort de cette étude que la responsabilité du pilote est (presque) toujours engagée en cas de pépin ou d'infraction et que, indépendamment de la réglementation, le bon sens doit régler notre comportement.

L'Integral N° 56 de juin/juillet 2006.

Petit essai de la Voxan Charade, probablement du même jour que celui de Maximoto (voir plus haut) qui tend à prouver une fois de plus que les choix d'orientation de la marque sont totalement hasardeux et que la moto, même si elle est très belle, ne justifie pas son tarif ultra élitiste.

Présentation des 3 nouvelles Moto Guzzi, California Vintage, Griso et Brevia 850. On retiendra surtout que la Vintage, comme l'a noté Moto2, est bien dans la lignée des anciennes Calif., basse, souple, agile, coupleuse et même rapide.

Depuis plusieurs années, les écoles de pilotage se sont multipliées et de nombreux pilotes de renom ont saisi l'occasion. L'Integral fait le point sur cette profession où la formation des stagiaires doit obéir à certaines règles.

Trois hurluberlus ont choisi de descendre le lac Baïkal en plein hiver, sur des side-cars Ural achetés d'occasion sur place. Ils racontent leurs 700Km de glissade sur la surface gelée avec photos et aquarelles à l'appui. (ndlr : un reportage filmé de 52 minutes était passé à l'automne 2005 sur la chaîne TV Voyage).

La Vie de La Moto N° 436 du 15 juin 2006.

Un numéro consacré presque exclusivement aux Coupes Moto Légende. De nombreuses photos couleur ainsi que n&nb accompagnent ce reportage étoffé. On y voit même, page 27, notre duo de choc, Jean et Christophe, en plein travail.

Moto d'Hier N° 98 De Juin 2006.

Suite du 18e Raid de l'Amitié raconté par Jean-Loup : l'arrivée à Tanger et les 4 premiers jours du raid, c'est raide ! (à suivre).

José, du Fanakick MCC, nous fait le compte-rendu de la 3e Gelée Royale. Il complète bien, photos y compris, celui que je vous avais fait dans le N° 3 du Timeless Mag. (avril 2006).

Motolegende N° 170 de juillet/août 2006.

Si vous avez envie de vous offrir une 125 de route de la fin de années 70, le magazine vous fait un point complet sur 5 machines représentatives de cette époque. Il s'agit des Honda CB 125 T, Kawasaki KH 125, Motobécane 125 LT3, Suzuki GT 125 et Yamaha 125 RDX. Chaque machine fait l'objet d'un descriptif accompagné de photos sur 2 pages. Ce dossier est complété d'un volet réglementaire et historique (catégories de classement administratif) et d'un volet pratique pour qui veut rouler en 125 des «seventies».

Coluche était fou de moto et de vitesse. Il eut d'ailleurs quelques très belles machines qui nous sont présentées sur des photos assez peu connues du grand public.

Un modèle de rêve : une Brough Superior de record équipée d'un moteur 1000 JAP racing. Les très belles photos de Jean-Pierre Pradères nous permettent de voir tous les détails de ce superbe modèle de 1930.

Bien évidemment, la revue nous offre un compte-rendu très complet des Coupes Moto Légende 2006 dans un supplément gratuit de 32 pages.

Autre modèle qui en fait rêver plus d'un (nous sommes de ceux-là aussi) : la 500 Venom Clubman Velocette. La machine présentée est 1969, c'est donc l'aboutissement du gros mono de route à l'anglaise puisque l'usine a fermé ses portes en 1971.

COUPES MOTO-LÉGENDE 2006

Week-end sous le soleil



Contrairement à l'an dernier, l'édition 2005 a bénéficié d'un temps magnifique, quoiqu'un peu frais aux premières lueurs de l'aube. Pour ces troisièmes coupes organisées sur le circuit de Dijon-Prenois, le temps était donc de la partie.

Au menu, comme d'habitude, les courses avec moult séries, permettant ainsi aux participants de «faire tourner» leurs machines. Elles reflétaient toute la diversité de la production de l'industrie de la motocyclette depuis ses origines.

On trouvait également aux détours du circuit l'espace dédié aux clubs, qui favorisent la rencontre et entretiennent la convivialité jusqu'à des heures avancées de la nuit.

Enfin, la bourse d'échange et, où les stands de ferrailles en tout genres côtoient les stands des professionnels : maroquiniers, vendeurs de pneus, assureurs, constructeurs d'anciennes neuves (Gima 125), marchands d'accessoires... et, bien entendu, le stand «d'Héritage Import».

Qui, bien que ne disposant que d'une petite surface, a su, une fois de plus, attirer le chaland en exposant le «Clubman» réalisé sur la base d'une Bullet standard (moteur fonte) par

les soins de l'atelier Trophy-motos. Figurait également une «Bullet Army», modèle militaire utilisé par l'armée indienne, toute de vert olive vêtue, équipée de caisses à munitions métalliques (d'origine) en guise de sacoches. La troisième larronne était la Bullet «Dirty», préparation 100% Trophy motos, que nos lecteurs connaissent pour sa participation au side-trail du Maroc. La dernière figurante était une Bullet «Electra» équipée du réservoir de la «Standard», ce qui est du plus bel effet.

En se promenant près des paddocks j'ai rencontré J.P. Pradères et son fidèle assistant Eric Svoboda, photographes bien connus du milieu de la moto ancienne en général, et plus particulièrement des Coupes Moto Légendes. Au moment où je les ai retrouvés, ils s'apprêtaient à opérer sur quelques motos que l'on peut retrouver sur le site : www.jp praderes.com.

Un peu plus loin trônait le «Team Bonnard», réunissant un basset à moteur Panhard concocté par les soins de François «le Motard fou» qui est aussi le pilote de l'engin, avec pour singe Bonnard, en personne.

Le week-end s'est déroulé tranquillement, au

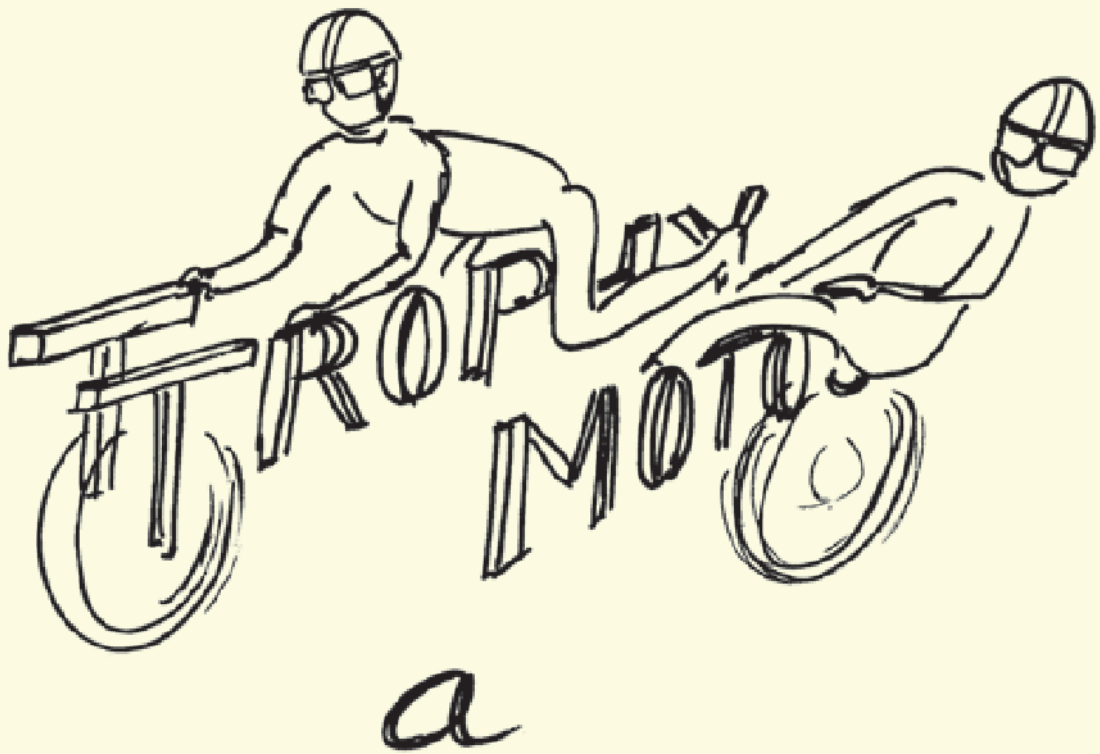
rythme des différentes séries programmées, sans incident notable, dans la joie et la bonne humeur.

Cependant, aux dires de plusieurs participants abonnés à la manifestation, la fréquentation du public serait nettement en baisse, malgré les bonnes conditions météo. Peut-être que le temps exécrable qui a marqué la précédente édition aura-y-il rebuté le public. Quoiqu'il en soit, l'ambiance bon enfant combinée au beau temps nous a fait passer un bon week-end. On peut toutefois regretter l'absence d'animations le soir, par exemple un concert, car les groupes qui jouaient dans l'après midi n'avaient guère de public... le spectacle étant ailleurs.



Le Dessin de Joël

L'ATELIER



... Et toutes ses dents

JG



Plus étroite tu meurs : Brough Superior SS 80 1939