

The Timeless Magazine

N°7
octobre
2006

Spécial spéciales!

- *Electra Cafe-Racer*
- *Electra «Classic»*
- *Bullet Clubman*

Roulez à la carte!



Garçon, un Café... Racer!

LES POTINS DU MOIS

Propos de Harleyistes

Depuis quelques années, chez certains bikers mal embouchés la Bullet était surnommée la Harley du pauvre... Pour notre part, nous pensons que ces Messieurs feraient bien de comparer les possibilités de leur éléphant amerlock avec celles offertes par les Royal-Enfield en matière de personnalisation... On a, en effet, jamais envisagé un Café-Racer sérieux sur base Harley sans être obligé de changer le cadre (n'est-ce pas Mister Buell)... Quant au prix, à ce jour on n'a encore jamais qualifier une Bullet ou une Electra d'inabordable. La Harley est donc la Bullet du riche en moins bien! ...

Anti-féminisme primaire

Nous tenons à faire savoir que la Rédaction ne saurait s'associer avec ceux qui prétendent que les motardes en Ducati devraient être appelées des *Ducatruires*... Même si nous persistons à croire qu'elles feraient mieux de rouler en Bullet ou en Electra.

Néologisme

Nous pensons qu'il est temps que le Larousse comme l'Académie Française admettent enfin qu'un scootériste pratiquant le tout-terrain devrait être appelé un scooterreux...

Royal-Enfield et santé publique

Certains motards consommant paraît-il autant que leur bécane, il est donc patent qu'avec une conso moyenne de 3,5l au cent les Bullets et les Electra permettent de limiter les dégâts par rapport à certaines machines, dites modernes, qui en consomment 10 sur le même parcours. Dans le cadre de la lutte contre le fléau social de l'alcoolisme, il serait donc logique que les Royal-Enfield soient remboursées par la Sécurité Sociale.

Economie

Une Royal-Enfield à la carte coûtant moins cher qu'une japonaise strictement d'origine il est désormais démontré que les Japonais ne connaissent pas la notion d'économie d'échelle ou encore qu'il se paient notre fiolle... Nous ne saurions trancher (même avec un katana).

« 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
- Electra Cafe-Racer : page 5
- Electra «Classic» : page 9
- Bullet Clubman : page 13
- Idées Electra à la carte : page 16
- Dossier Sécurité, 3^{ème} partie : page 17
- L'Ancêtre du Mois,
Terrot 500 RGST 1949 : page 20
- Coup d'oeil dans le rétro : page 21
- Pas en colère mais... presque : page 23
- Lu ici ou là : page 24
- Le dessin de Joël : page 26
- La Moto du Mois : dernière page

Editorial

*O*ctobre est presque là... Depuis quelques jours la grisaille et la pluie ont remplacé le soleil de l'été perdu... Ici, c'est encore «pour de rire» car le thermomètre reste encore clément... C'est l'automne en pente douce dans mon Sud-Ouest. Et le soleil refait souvent des coucous bienvenus. Le dernier trimestre de l'année 2006 est sur le point de commencer. Les vacances ne sont plus qu'un souvenir.

Mais le moral doit reprendre le dessus. Et du moral ce mois-ci nous avons de quoi vous en donner...

Deux ans après le début de sa commercialisation, l'Electra a pris son envol et les modèles spéciaux, concoctés par notre sympathique équipe sur la base de pièces britanniques commencent à trouver le succès auprès de la clientèle... Mieux, les Bulletistes acharnés commencent à retrouver - avec leur arrivée - leurs marques (et leur marque!), car, avec eux, disparaît le côté un peu trop passe partout de l'Electra d'origine et le goût de la machine à la carte (deux Bullet étaient - sont - rarement identiques) des clients fidèles de Royal Enfield trouve le moyen de s'exprimer.

Dans ce numéro, nous vous présentons des machines spéciales. Deux d'entre-elles sont des Electra «custoimisées» : un magnifique Café-Racer et une Electra «Classic» avec deux selles monoplaces suspendue, réminiscence du début des années 50 jusque là plus courante sur la bonne vieille Bullet. La troisième, un Clubman sur base de Bullet est là pour vous rappelez que la vieille école sur une machine neuve est encore possible pour quelques mois (normes 03 obligent) mais aussi que redonnez une nouvelle vie à une Bullet d'occasion peut aussi passer par une totale transformation esthétique, et ça, ça restera possible dans les années à venir.

Pour le reste, avec nos rubriques habituelles, vous retrouverez la suite de notre dossier sécurité avec un troisième volet.

Bonne lecture.



News of the Month

Le décès subit de notre ami Daniel, animateur de l'association «Timeless le Cercle» qui jouait un rôle clé dans les activités de cette dernière ne permet pas dans l'immédiat une poursuite du programme prévu d'expositions...

Cette situation, si elle ne remet pas en cause l'existence même de l'association, oblige - en attendant que le flambeau soit repris - à la mise en sommeil provisoire de l'activité culturelle de l'association.

Pour nous, à la rédaction de Timeless Magazine, cela se traduit par une suspension provisoire de la rubrique «News of the Month» que nous avions créée pour rendre compte des activités de «Timeless le Cercle»...

Nous ne pouvons qu'espérer - et ne serait-ce pas le meilleur hommage à rendre au dévouement de Daniel? - que cette suspension sera la plus courte possible et que nos lecteurs retrouveront bientôt cette rubrique, en même temps que l'association retrouvera une activité normale.

ROYAL ENFIELD

Café
Racer



the circular road spirit!

ROYAL
ENFIELD



www.trophymotos.com



UNE ELECTRA À LA CARTE

Garçon, un Café... Racer!



Le nouveau Cafe-Racer «made in Tophy-Motos» sur base Electra est arrivé... En prime nous vous livrons les premières impressions de son heureux propriétaire, Philippe Sénaillet, alias «Slow Philou»...

C'était un samedi et ce fut une belle journée. J'allais enfin faire la connaissance de «*Désirée*», ma longuement attendue Royal Enfield 500 Electra Cafe-Racer montée par l'atelier Tophy-Motos, vêtue de la robe noire que j'avais demandée.

Après l'accueil chaleureux du gars Jean, et déjeuner avec son équipe à Ablon chez Karim et Nora, je bouillais d'impatience de démarrer «*Belette*» (maintenant c'est son vrai nom) au kick, à l'ancienne et comme un homme. Ah ça! Ben ça ne l'a pas fait du tout, malgré la démo de Jean je n'ai pas pu y arriver. Tant pis hein, le démarreur électrique n'est pas là que pour les tapettes, donc on va s'en servir ! ...

Au-revoir à Jean et son team, et ma femme

et moi nous repartons (elle au volant, moi au guidon) en direction de Compiègne d'où nous sommes venus, par le chemin des écoliers, et chacun le sien.

Premières impressions de roulage : malgré la position penchée en avant avec un peu d'appui sur les mains, je m'attendais à plus d'inconfort. La selle monoplace à dossier est assez bien rembourrée, suffisamment large, les amortisseurs Hagon sont incomparablement plus efficaces et doux que les «amortisseurs rebondissants» indiens d'origine de l'Electra, la fourche est souple. Le frein AV freine suffisamment à condition de s'en occuper un peu, l'AR est tout bonnement inexistant : c'est un défaut provisoire dont Jean m'a prévenu, donc je ne me fais pas surprendre. Il va en rechercher la solution et ce sera modifié dès que trouvée.

Boudiou, que ce réservoir est fin ! Et que cette moto est étroite et légère, et elle vire aussi court qu'une mobylette : ça me change vraiment de ma Ducati ST.

A un feu rouge à la sortie de Maisons-Alfort, le moteur cale et refuse de repartir : arfff, je passe le robinet sur la position réserve, et ça repart ! Ce fut mon seul incident de la journée.

Je rallonge à plaisir mon trajet de retour pour faire plus ample connaissance avec «*Belette*».

D'abord je refais le plein. D'accord ce n'était pas vide, mais je n'ai pas remis plus de 9,97 «*zoros*» de SP95 : c'est vraiment peu.

Combien contient au juste ce petit réservoir en acier planqué sous l'habillage fuselé en polyester? C'est encore mystérieux pour moi.

A un feu rouge un piéton d'un certain âge reluque «*Belette*» avec fascination, et il me dit «*Elle est belle votre vieille moto anglaise, vous l'avez drôlement bien restaurée...*». Le Roi n'était pas mon cousin !...

Je commence par les voies rapides et un bout d'A4 en direction de Meaux, sans dépasser le 80 en 5^{ème} pour cause de rodage, ce qui me fait tout bizarre par rapport avec le même trajet sur la ST3.

Je me fais doubler par tout ce qui roule, même des 125. On apprend forcément la modestie à roder sa Bullet, c'est une sorte d'ascèse et d'introduction au Zen...

Entre Meaux et Compiègne par Crépy en Valois, il y a par endroits un peu de sinueux. Je sens que les étroits pneus Avon accrochent très bien sur le sec. La moto ne tortille pas, elle va là où le regard porte sans flou ni hésitation. En ouvrant un peu les gaz (ouch! que le tirage de cette poignée est long, long, beaucoup trop long!), le petit pot plutôt «libre à l'anglaise» émet des vocalises graves et... sonores, me semble-t-il.

La boîte de vitesses a besoin de se roder pour trouver facilement le point-mort à l'arrêt. Sinon, aucun faux point-mort, et le passage des vitesses en montant et en descendant se fait très bien. Juste un petit problème : l'embout caoutchouté du sélecteur, qui ne devait pas avoir été collé, se barre en catimini durant le trajet.

Second petit problème : sous l'effet des (bonnes) vibrations, le rétroviseur gauche se dévisse de son support et se replie vers l'arrière en prenant le lit du vent. A l'arrivée je démonte les deux tiges des rétros, j'enduits les filetages de quelques gouttes de *Loctite* frein-filet, et je les remonte, ça ne devrait plus se dévisser tout seul.

Arrivée à la maison, «Belette» a maintenant 264 km au compteur. Je la range dans le garage à côté de «Dorabella» la rouge Ducati ST3, qui est un peu jalouse : j'ai bien vu que ce soir elle me faisait un peu la gueule...

En guise de post-scriptum

Pour la première fois ce soir, vers 19h 15 sur le parking de mon boulot... il n'y avait plus

personne sauf moi... et «Belette».

Alors, un p'tit coup d'œil circulaire de vérification, quand même je ne voudrais pas mourir de honte...

Nan, personne ne «chouffe». Alors vas-y «Slow Philou» : titille-moi donc ce lève-soupape qui prétend servir de décompresseur, déplie ce joli kick et replie ce vilain repose-pied droit, sinon ça va encore buter, mets le robinet d'essence en position verticale, replie cette jolie béquille latérale coupe-circuit de sécurité, sinon tous tes efforts seront forcément voués à l'échec sans rémission, tâtonne du pied droit sur le kick déplié, tout en tenant «Belette» entre tes cuisses pour qu'elle ne tombe... Au feeling, devine une position propice du piston dans le cylindre. Vouï, la clef de «l'ignition» c'est bien sur...

Hisse-toi de la jambe droite sur le kick, ho-hisse, et laisse-toi retomber avec un bon coup supplémentaire du jarret sur ce boun diou de bitonniau qui récalcitre depuis deux jours à toutes mes sollicitations.

Et... oh miracle, oh bonheur de coquin de sort, millédiou !!!

Poum, poum, poum, poum, poum, là ça part du premier coup.

Saurai-je le refaire demain?

P'têt' ben qu'oui, p'têt' ben qu'non (allo les Normands ???) mais, cent fois sur le métier, l'ouvrage je remettrai, jusqu'à ce que ce moulbif craque dès que le kick je déploierai, sans coup férir.

Et alors là, les amis, y aura du spectacle !...



L'AVIS DE LA RÉDACTION

Côté esthétique, rien à dire ou presque, c'est du grand art et l'Electra perd ici le style un peu trop passe-partout que nous lui reprochons pour acquérir une personnalité qui sort de l'ordinaire... «*Memories of the Sixties you are here, at last...*» Seule l'ablation des «boîtes à saucisses» à l'arrière des caches latéraux eût permis de faire encore mieux.

De la prise de contact de son propriétaire, nous tirons une remarque concernant le frein arrière: Jean on veut la solution, parce que tant l'Electra de base que les Bullet boîte 5 ont le même problème...

Une petite note à l'intention de «Slow Philou»: une machine pourvue d'une béquille centrale se kicke sur sa béquille, c'est plus simple et plus efficace que la gymnastique décrite...

Enfin, il faudrait peut-être maintenant s'attaquer plus sérieusement qu'avec un carbu Dell'Orto au problème des performances!...

Le «moulbif» de l'Electra «pèse» 44hp au banc, même en restant dans les limites de la légalité, en tirer les 35 chevaux de feu la Velocette Venom ne nous semblent pas hors de portée. Non qu'il s'agisse d'en faire une machine de hautes performances (ça sert à quoi avec les radars?) mais une plus grande vigueur dans les dépassements et une compatibilité autoroutière réelle (130 de croisière possible) ce serait l'idéal...

Alors on est impatient d'essayer un modèle «gonflé»... Il s'y prête bien...





L'AVIS DE «OLD SCHOOL» GÉGÈNE



***L**a première chose qu'on constate quand on prend le guidon du Café-Racer Electra par rapport à la machine d'origine c'est sa plus grande vivacité.... Le gros carbu Dell'Orto et l'échappement plus libre en sont évidemment responsables...*

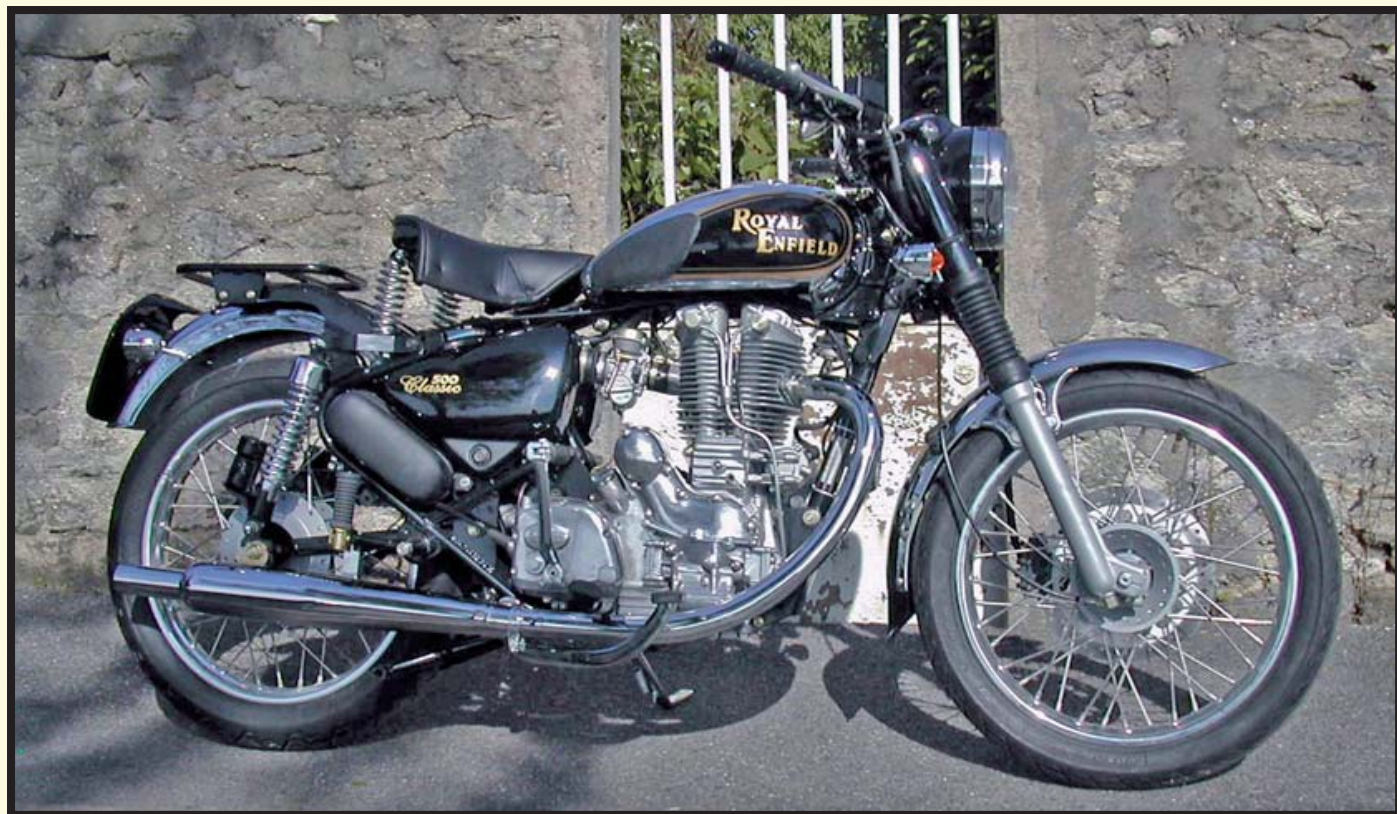
La grande surprise c'est de retrouver les sensations qu'on pouvait connaître sur des monos un peu poussés du début des années 60: une certaine brutalité (tout est relatif bien sûr et c'est totalement maîtrisable, surtout en regard du caractère des sportives modernes) qui s'accompagne d'une rugosité certaine à bas régime, où la machine a une légère tendance à s'engorger si on n'y prend garde. Bref, sans tomber dans l'excès inverse d'une conduite à haut régime, la bécane fonctionne mieux vers le haut de sa plage normale d'utilisation que dans le cadre d'une conduite molle... Il est vrai qu'un Café-Racer n'est pas fait pour autre chose! ...

Les puristes y trouveront leur compte car le ramage s'accorde ainsi parfaitement avec le plumage

NOSTALGIE, QUAND TU NOUS TIENS...

Electra «Classic»

Il était une fois la Bullet... Anglaise des années 50 égarée en Inde un demi-siècle plus tard par l'incroyable jeu d'une histoire capricieuse... Nombreux étaient ceux qui - en accord avec ses origines britanniques du début des années 50 - désiraient lui donner l'aspect d'époque. Nombreuses furent donc les Bullet à se voir doter d'une selle monoplace suspendue accompagnée ou non du «tan sad» du même bois. Mais que donne une moderne Electra version tourisme ainsi équipée?



C'est à travers deux machines que nous explorons ici l'Electra en version «Classic», dont la caractéristique principale réside dans le retour de la selle monoplace suspendue et éventuellement d'un «tan sad», suspendu lui aussi.

Les deux clients ont choisi des niveaux de transformation différents et aucun des deux n'a souhaité qu'on apporte au modèle des modifications mécaniques (hors ligne d'échappement pour l'une des machines).

La transformation la plus complète, dont la photo figure en tête de cet article, comporte le remplacement des clignotants d'origine par de petits obus, la pose d'un réservoir de 500 Bullet «Deluxe» ES, celle d'un silencieux de type «Gold Star» (mais en conservant le tube de forme originelle) et d'un bloc plaque minéralogique - feu arrière à l'esthétique des années 50. En outre, un petit porte-bagages, originellement prévu pour la boucle arrière du cadre de la Bullet a été adapté.

Sur l'autre machine, le réservoir, les clignotants et le bloc feu arrière d'origine ont été conservés, de même que la ligne d'échappement d'origine, cependant que le porte-bagages cédait la place au montage d'un «tan sad» suspendu pour le passager, accompagné d'un petit «sissi-bar» ...

La première machine est sans nul doute celle qui se rapproche le plus d'une machine du début des années 50 et on voit qu'une transformation plus importante est payante dans cette recherche.

Comme nous le disions plus haut - affaire de goût ou de budget - les transformations effectuées sur les deux machines sont loin de représenter tout le possible à partir de l'idée de recréer une «néo-classique» du début des années 50 sur une Electra. Toutefois, elles illustrent parfaitement la capacité du modèle à retrouver un charme désuet qui fut longtemps l'apanage de la seule Bullet.

L'heureux propriétaire de la machine disposant d'un silencieux type «Gold Star» sent sûrement aussi une différence bienvenue de performances par rapport à la machine d'origine au silencieux aussi massif que trop restrictif.

On notera que le moteur a une allure tout à fait conforme à la période évoquée et ne choque absolument pas malgré sa conception récente. A ce niveau, seul la forme du carbu à dépression semble un peu anachronique.

La seconde machine, parce qu'elle conserve - entre autres - le réservoir d'origine, souffre malheureusement du défaut d'équilibre des vo-

lumes propre au modèle non modifié: un avant qui paraît bien mince en regard d'un arrière que les gros panneaux latéraux doublés des très inesthétiques «boîtes à saucisses» alourdissent au contraire dangereusement.

Transformations incomplètes?

Peut-être nous trouvera-t-on quelque peu puriste ici, mais les deux transformations réalisées ici nous paraissent incomplètes. Sur le plan esthétique, même si tout particulièrement la première machine est bien séduisante, subsistent un certain nombre d'anachronismes flagrants dus à l'allure du modèle d'origine et aux difficultés nouvelles que sa conception crée pour faire machine arrière dans le temps aussi loin que le souhaiteraient les clients potentiels d'une telle adaptation... Plus qu'une «Néo-Classique» reprenant sur une mécanique moderne le style des machines d'époque, les Electra «Classic» présentées ici nous semblent avant tout des évocations dont l'esthétique peut être réussie et agréable.

En effet, si le disque hydraulique ne nous choque pas (il est un élément de sécurité et son esthétique n'est pas si différente des frettes de tambour avant des vraies machines classiques), il est certain que la garde-boue avant (que

R.E. a curieusement souhaité vouloir évoquer les années 70) ne semble pas à sa place sur ces machines. Or, l'adaptation d'un garde-boue au look d'époque a été rendue difficile (et sans doute coûteuse) lorsque R.E. a décidé de ne pas conserver sur les bas de fourche, adaptés au disque, les fixations classiques de garde-boue... Ce qui obligerait à la récupération de bas de fourche de Bullet (identiques, sauf sur ce point) transformés pour le disque (une option sur la Bullet) et à la pose d'un garde boue classique bien plus couvrant (celui de la 350cc est parfait).

En ce qui concerne le cuvelage de phare et l'instrumentation, dans le kit «années 50» de Hitchcock on trouve un té supérieur de fourche et des fixations de cuvelage de phare permettant de remplacer le carénage de phare incluant l'instrumentation par une disposition séparée. Avec une fourche pourvue de soufflets, une telle disposition nous paraît plus esthétique, alors que la carénage d'origine se mariait parfaitement avec l'habillage en tôle de la fourche des Bullet (mais là il s'agit d'un pont de vue subjectif).

Les masselottes anti-vibrations (ou prétendues telles) propres aux embouts de guidon de l'Electra d'origine et qui ne font qu'augmenter la largeur hors tout de la machine devrait - selon nous - être déposées.

L'utilisation du réservoir, pourvu de grippe-genoux, de la Bullet «Deluxe ES» est par contre



▲ Très belle adaptation du «tan-sad» suspendu sur la boucle arrière de l'Electra... Mais la vue nous révèle aussi l'esthétique peu convaincante de cette boucle et les horribles cordons de soudure que le constructeur n'a pas cru devoir atténuer sur cette partie masquée sur la machine originelle. . On voit aussi très bien l'intérêt esthétique qu'aurait la dépose des innombrables «boîtes à saucisses».

Vue de trois quart arrière, la machine la plus modifiée révèle une esthétique attirante à laquelle contribue grandement le nouveau silencieux et le réservoir non d'origine. Le petit porte-bagages atténue aussi l'influence négative de la boucle arrière simplifiée de l'Electra... Seules les boîtes à saucisses départ un peu l'impression générale positive., mais la machine reste tout de même une simple évocation ▼





une idée à retenir, tant du point de vue de la conformité avec l'époque de référence que pour un souhaitable rééquilibrage des volumes.

Nous abordons maintenant la partie la plus délicate de la conversion: les caches latéraux, les «boîtes à saucisses» et la boucle arrière...

Les volumineux caches latéraux sont la conséquence des normes imposées aux constructeurs, mais R.E. semble être aller ici vers des solutions grossières, sans doute pour des motifs économiques. Un bon nombre de «néo-classiques» ont su s'adapter aux exigences réglementaires sans cette débauche de volumes importants. Si le remplacement total des caches n'est pas à l'ordre du jour on peut au moins se dispenser des «boîtes à saucisses» qui voisinent avec eux et dont seule la boîte droite a une raison d'être, puisqu'elle contient la trousse à outils.

L'astuce consiste à remplacer le bloc filtre à air d'origine par un élément K&N, plus petit, plus efficace et plus durable et à mettre en place un accessoire Hitchcock qui permet de loger la trousse à outil dans l'espace ainsi dégagé. Dès lors, les horribles «boîtes à saucisses» peuvent être déposées, allégeant d'autant l'arrière, même si les caches un peu trop anguleux ne sont pas aussi d'époque que les boîtes triangulaire de la Bullet.

Le problème de la boucle arrière elle-même est plus délicat. R.E. n'a aucunement prévu que cette boucle, masquée par la selle biplace d'origine, pourrait-être exposée aux regards inquisiteurs des passants. La modification opérée sur ce point par rapport à la Bullet est ici visiblement motivée par la recherche de solutions plus économiques pour le fabricant. En effet, elle ne joue aucun rôle dynamique dans la partie cycle de l'engin, elle n'est qu'un soutien pour la selle et un point de fixation pour le garde-boue arrière, comme sur la Bullet. Or, la boucle arrière de la Bullet, plus complexe mais aussi plus élégante, parce qu'elle était conçue pour être exposée au regard à l'origine, se marie de manière bien plus naturelle avec une selle monoplace suspendue et ne révèle pas, comme la pièce utilisée sur l'Electra, des cordons de soudure à la finition bâclée...

La solution élégante serait sans doute de tenter la greffe d'une boucle arrière de Bullet sur l'Electra, greffe qui devrait prendre sans trop de difficultés.

Les amortisseurs à gaz dont est «affligée» l'Electra sont d'une efficacité qui n'est pas supérieure à de classiques Hagon, bien plus esthétiques et - dans leur version à ressort entièrement caréné - bien plus d'époque. Une autre modification que le puriste se devra de prendre en compte.

Et la mécanique?

Ayant eu l'occasion d'essayer une Electra d'origine et possédant une Bullet mécaniquement améliorée, il m'était apparu clairement que le gain de performances offert par le nouveau moteur était faible, voire inexistant par rapport à ce que peut offrir un moteur de Bullet un peu retravaillé. Seulement nous sommes en présence, avec l'Electra, d'un moteur qui délivre 44ch au banc ... Cherchez l'erreur!...

Aussi une cure de vitamines ne serait pas de



trop, même sur un «Tourer», qui, dans l'idéal, avec une telle mécanique, devrait être capable de croiser sans peine à 130Km/h avec de la réserve sur autoroute et de dépasser avec brio partout...

Des possibilités existent déjà pour faire respirer le magnifique moteur des Electra: plus gros carbu, polissage des conduits de la culasse, filtre à air et échappement moins étouffants... Il se pourrait que bientôt voit le jour un allumage électronique qui ne soit pas aussi restrictif du point de vue des régimes autorisés sans pour cela porter atteinte à la robustesse du moteur.

Nul doute que sur tous les modèles, d'origine ou «à la carte», de telles transformations apportent un net bénéfice en utilisation courante dans le trafic européen actuel... N'oublions pas que R.E. réalise l'essentiel de ses ventes sur un marché intérieur sur les autoroutes duquel il est, selon les témoignages que nous avons recueillis, suicidaire de dépasser le 50Km/h. Il n'est donc ni étonnant, ni condamnable que R.E. n'ait pas eu pour principal souci l'obtention de performances optimales et ait plutôt privilégié des coûts de production moindres et un prix de vente adapté au pouvoir d'achat local.

Nos exigences sont évidemment quelque peu différentes et l'inscription «naturelle» dans le flot de circulation tel qu'il existe sous nos cieux est un important gage de sécurité.

Il est aussi important que soit trouver une solution au freinage arrière quasi-inexistant de l'Electra (causé par une tringlerie complexe et inadaptée transférant le mouvement de la pédale de droite sur la gauche de la machine (défaut déjà présent sur les Bullet en boîte 5, sélecteur à gauche), surtout quand les transformations «de performance» deviendront (nous n'en doutons pas) aussi communes que sur les Bullet.

En fin de compte, les Electra «Classic» semble nécessiter des transformations assez importantes si on veut en faire de véritables «néo-classiques» style début des années 50... En tant que simples évocations, elles sont toutefois à même de se montrer très attirantes.

L'AVIS DE LA RÉDACTION

Autant la transformation de l'Electra en un magnifique Café-Racer nous apparaît comme d'emblée une réussite, autant la transformation de la machine en un «Tourer» du début des années 50 nous apparaît comme une aventure, dès lors que le propriétaire souhaite en faire une réplique au style réellement convaincant et dépasser le stade de la simple évocation...

S'il fallait chiffrer la somme des transformations évoquées dans l'article qui précède pour obtenir un résultat parfait (ou quasi-parfait) il est permis de se demander si une telle opération ne coûterait pas plus cher que de greffer sur une partie cycle de Bullet un moteur et une boîte d'Electra...

Quiconque est tenté par la transformation - en version machine de tourisme - d'une Electra en une véritable néo-classique début des années 50 devra y réfléchir à deux fois.

La période 1950 - 1955 ne semble pas facile à transcrire de manière économique sur une Electra. Par contre (et nous en donnons deux exemples plus loin dans ce numéro) il semble nettement plus facile de donner à l'Electra l'aspect des machines des années 55 - 65 ou 65 - 70, parce que la boucle arrière nouveau modèle reste alors masquée, comme sur la machine d'origine, par une selle biplace, ce qui élimine un des plus gros problèmes esthétiques relevés dans cet article. Restera toutefois le problème du garde boue avant, pour lequel nous aimerions bien voir trouver une solution plus économique que l'échange des bas de fourche...

Au final, l'Electra «Classic» est à même de séduire une clientèle qui se contentera d'une machine à l'esthétique attachante (surtout si on change le réservoir), mais pas le puriste pour lequel certains anachronismes sauteraient aux yeux...

Verra-t-on dans un proche avenir sortir des pièces d'adaptation correctrices?

PUR ET DUR

Clubman sur base Bullet



Les spéciales ne sont pas réservées aux seules Electra... Avoir une machine à la carte c'est - bien entendu - accepter les suppléments qui vont avec et, à l'heure où les normes O3 vont interdire la commercialisation des Bullet neuves dans notre pays, il existe une solution plus économique de se faire construire une machine à la carte: reconditionner une Bullet d'occasion.

L'une, qui illustre cet article en tête, assez sage, avec un guidon plat donnant une position de conduite plus relaxe, est un modèle standard à boîte Albion 4 vitesses et sélection à droite première en haut, l'autre est une ES boîte 5, en cours de finition (elle n'a pas encore ses autocollants) et adopte les bracelets bien plus radicaux. A partir des deux, on obtient de magnifiques Bullet en version Clubman.

L'esthétique

Chevaucher un Clubman, c'est chevaucher un style qui est l'ancêtre (ou le premier style) du Café-Racer... On peut le situer à la fin des années 50 et au tout début des années 60.

Le kit, connu et très complet, transforme radicalement l'aspect d'une Bullet. Ses principaux composants sont les jantes et les pneumatiques, les soufflets permettant de «deshabiller» la fourche, le cuvelage de phare chromé et le té supérieur de fourche accueillant l'instrumentation d'origine, les frettes de freins à tambour avant, les garde-boues spécifiques, la ligne d'échappement, le réservoir alu poli, la ligne d'échappement, la boucle arrière et la selle. En outre le filtre à air et sa boîte d'origine sont remplacés par un filtre conique S&B. Enfin des repose-pieds et des commandes reculées complètent l'ensemble. Le propriétaire a ensuite le choix en matière de guidon: origine, Ace bar ou bracelets.

Le tout forme un ensemble esthétique cohérent et superbe.

La mécanique

La plupart du temps, les machines donneuses sont quelque peu à bout de souffle, surtout si on veut obtenir un prix d'achat assez bas. Il est donc fortement conseillé de reconditionner

moteur et boîte à neuf. Ce qui nous amène tout naturellement à nous poser la question des performances...

Selon le budget disponible, et compte-tenu du caractère sportif de la ligne de l'engin, c'est une donnée dont l'intérêt n'échappera à personne.

Déjà, avec le filtre à air conique et la ligne d'échappement nouvelle, on peut s'attendre à une machine plus vive et plus performante qu'à l'origine. Mais avec un peu de sous en plus et de travail, on peut faire d'une machine retravaillée un instrument de plaisir absolu.

Il est ainsi possible de parler de niveau de préparation:

Le niveau 1 serait celui choisi par le client du Clubman dont l'illustration figure en tête de cet article et se borne à bénéficier de la libération du moteur à l'admission et à l'échappement.

Le niveau 2 comporterait une réelle transformation du haut moteur en conservant le cylindre en fonte d'origine, avec une culasse dont les conduits seraient polis, un gros carbu Amal de 30 ou 32mm remplaçant le Micarb

d'origine, les poussoirs de culbuteurs seraient remplacés par des Samrat et leurs poussoirs par des pièces «made in England». Le piston utilisé, lui, serait alors un piston en alu forgé, portant la compression à 8,5/1... Un bon complément serait alors de munir l'engin d'une conversion Hitchcock recyclant l'huile moteur au lieu de la déverser dans un récipient ad-hoc comme à l'origine en cas de débordement. Une telle conversion permet, sans perte aux accélérations, de doter le pignon de sortie de boîte d'une dent supplémentaire et d'améliorer ainsi les vitesses de croisière et de pointe de l'ensemble.

Au niveau 3, on s'attaquerait au bas moteur en remplaçant le vilebrequin et la bielle d'origine par un ensemble équilibré monté sur roulement à rouleaux.

Au niveau 4, le cylindre d'origine serait purement et simplement remplacé par un cylindre en alliage léger (gain de poids, meilleur refroidissement, temps de chauffe diminué) et une transformation de la boîte de vitesse d'origine - s'il s'agit d'une boîte 4 - avec un étagement plus optimal, voire d'envisager son remplacement par une boîte 5 sélecteur à droite...

On peut encore poursuivre longuement la liste... mais on se méfierait d'un éventuel changement de cylindrée (notamment le kit 612cc) pour un usage routier pour des raisons légales (assurance en cas de crash notamment). Quant aux arbres à cames spéciaux et pistons très haute compression, la brutalité qui s'ensuit peut n'être pas au goût de l'utilisateur journalier.



Quelques options d'équipement

Comme nous l'avons vu, le choix du guidon reste possible selon les désirs du client... Mais il existe aussi un choix de selle permettant la pose d'une vraie biplace et l'utilisation de repose-pieds passager pour ceux qui souhaiteraient partager le plaisir de rouler avec un Clubman.

Outre les clignotants figurant sur les photos, il est possible de monter des pièces de même

style, plus chères mais plus robustes.

On peut aussi envisager de doter l'engin d'un allumage électronique indéréglable.

Moins d'époque mais peut-être plus rassurant dans la circulation actuelle, l'option disque hydraulique à l'avant reste ouverte.

Une Bullet pas du tout comme les autres? C'est possible et dans le cadre d'un budget décent dont vous fixer vous-même les limites.





IDÉES POUR ELECTRA À LA CARTE: *Deux «Tourers», années 55-65 et 65-70*

Un Tourer sur base Electra à la mode des années 55-65

La mécanique

Adoption d'une ligne d'échappement plus libre de type tourisme

Plus gros carburateur (Dell'Orto ou autre)

Filtre K&N remplaçant le filtre d'origine

En option : nouvel allumage électronique éliminant le limiteur de régime actuel au profit d'un régime maxi tolérable sans usure prématurée

But de l'opération : obtenir au moins 35ch du moteur et per-

mettre
— fût-ce à l'aide
d'une démultiplication
un peu plus longue — la possibilité de croiser à 130Km/h avec de la réserve de puissance sur autoroute et des dépassements plus francs.

L'esthétique

Adoption d'un garde boue plus couvrant (l'idéal serait celui de la Bullet 350cc) à l'avant fixé de manière traditionnelle, soit par un montage spécifique, soit en prenant des bas de fourches de Bullet modifiés pour le disque hydraulique.

Instrumentation : deux solutions ici en option : soit conserver le carénage de phare d'origine, soit le remplacer par un cuvelage chromé portant l'ampèremètre et adopter un té supérieur de fourche de Bullet Clubman portant le compteur de vitesse. Nous penchons pour la seconde option...

Guidon : suppression des masselottes dites anti-vibrations (efficacité non réellement prouvée, augmentent la largeur du véhicule, ne font pas d'époque)

Clignotants : nous penchons pour leur remplacement par des modèles homologués de plus petite taille

Réservoir : Adoption du réservoir à grande capacité des Twins Enfield de la seconde moitié des années 50 dont une reproduction fidèle est disponible et adaptée aux cadres des Bullet et Electra (photo en version chromée).

Caches latéraux : l'adoption d'un filtre K&N libère un emplacement important

Peinture

En noir, en « British Racing Green » ou encore dans la teinte très anglaise d'un rouge sombre tirant vers le pourpre et assaisonné de filets dorés à la manière du Café-Racer figurant dans ce numéro, votre machine sera alors devenue parfaitement d'époque et attirera les regards des fans d'anciennes qui croiront au premier regard se trouver devant une restauration de haute qualité...

Un Tourer des années 65 – 70

Il suffit de reprendre la recette ci-dessus, mais plus besoin de changer les clignotants ni le feu arrière...

re...
Pas
besoin
non plus
de modi-

fier la selle (sauf si on le souhaite)... Par contre le phare

séparé des instruments s'impose. Les teintes peuvent être plus vives, voire métallisées. Le garde boue avant sera plutôt celui des 500cc Bullet (un peu moins couvrant) mais pas celui d'origine, trop « moderne ». Les gardes boues chromés sont recommandés. Quant au réservoir et aux caches latéraux, les filets ne s'imposent plus. Le réservoir peut être peint (en bicolore par exemple avec des faces latérales crèmes ou grises et une teinte vive pour le reste) ou entièrement chromé (option chère, mais quelle classe !)... On peut aussi pousser plus loin et faire de cette dernière version une véritable GT en dotant la machine de valises en ABS et d'un carénage Avon transformant votre Electra pour des voyages confortables par tous les temps.

dans le cache latéral protégeant le filtre d'origine et il existe une pièce d'accessoire qui permet de ménager un emplacement pour la trousse à outil dans cet espace libéré. Ce qui permet en retour d'éliminer les affreuses « boîtes à saucisses » située derrière les caches sans remord ni regret.

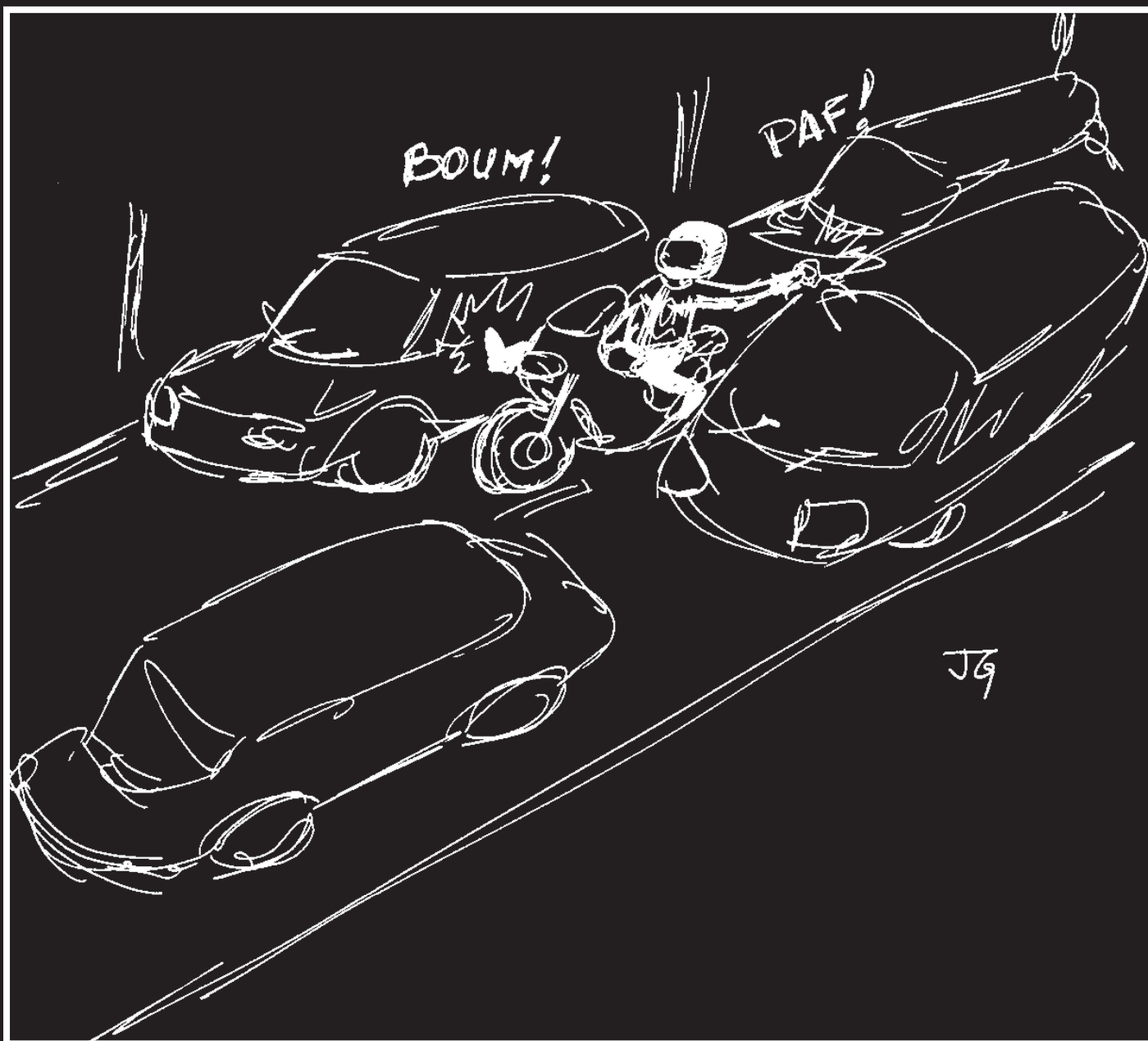
Selle : sur la base de la selle biplace d'origine, il est relativement facile de construire une selle plate dotée d'un passepoil coloré à la manière des machines de ces années-là.

Feu arrière : l'adoption d'un combiné feu arrière - porte plaque plus d'époque accompagné des clignotants homologués de plus petite dimension donnera encore plus de caractère à la machine.



Dossier Sécurité (3^{ème} partie)

NOTRE COMPORTEMENT



Le troisième et dernier volet de ce dossier sur la sécurité sera consacré au comportement du motocycliste et à sa relation avec les autres usagers de la route, tant il est vrai que beaucoup de ces usagers nous perçoivent négativement, à tort (mais il n'y a pas de fumée sans feu !) ou à raison et pour des motifs divers.

La moto est un véhicule étroit, souvent assez maniable (je parle des motos solo, pas des side-cars), et dont la nervosité et l'agilité offrent des avantages dans la circulation. S'il est bon de profiter de ces caractéristiques il ne faut pas en abuser, car ce sont ces excès qui sont préjudiciables à la sécurité d'une part, et à l'image que nous montrons d'autre part.

En fonction du type d'environnement, on peut distinguer 4 grandes classes de circulation :

En ville

En ville, le trafic est dense, voire très dense, en particulier aux heures de trajets domicile/tra-

vail et retour, et les pièges sont nombreux, du piéton qui traverse sans regarder en dehors des passages prévus à cet effet au « rebelle » en voiture de sport qui grille les feux rouges et les stops, en passant par le papy qui tourne brusquement sans mettre son clignotant, le (la) conducteur (trice) trop sûr de lui (d'elle) et qui vous « brûle » la priorité ou qui, parce qu'il (elle) l'a, la prend de force, face à vous qui êtes plus léger et plus vulnérable. Sans compter les bandes blanches glissantes des « zébras » et des passages piétons, les travaux avec leur signalisation souvent fantaisiste, les véhicules de livraison garés en double file et qui masquent la visibilité.

La fréquence de ces dangers, leur dispersion dans l'espace autour de votre moto, justifient de ne jamais dépasser la vitesse prescrite par le Code en agglomération. Il faut être extrêmement vigilant, anticiper les manœuvres en signalant bien son intention, garder une bonne distance avec le véhicule qui vous précède car

en cas de freinage brusque de celui-ci un évitement d'urgence peut ne pas être possible sans risque et, compte tenu du temps de réflexe, un freinage sera trop court. Soyez extrêmement attentifs à l'environnement en utilisant vos rétroviseurs et en surveillant les angles morts.

En matière de limitation de vitesse, il existe par contre des abus. Certaines zones sont limitées à 30Km/h, lorsqu'elles correspondent à des ralentisseurs comme aux sorties d'écoles ou autres établissements recevant du public, c'est compréhensible ; par contre, que des centres villes entiers soient ainsi limités est excessif, dans la mesure où, très rapidement, s'installe (en particulier chez l'automobiliste bien au chaud dans sa voiture) une baisse d'attention due à une vitesse trop faible : tendance à « s'endormir », à rêvasser, regarder les vitrines ou les filles, et cette absence résultante de vigilance aboutit à l'effet inverse de celui espéré.

Autre excès, les agglomérations « à rallonge », conséquence du passage d'une définition légale

objective (voie bordée de part et d'autre d'habitations) à un intervalle entre deux panneaux dont l'emplacement est déterminé de manière arbitraire par les édiles locaux, bien au delà des limites réelles, qui constituent de véritables pièges à permis en cas de contrôle.

La moto est encore mal perçue en France, tant par les Pouvoirs Publics que par nombres d'usagers de la route. Notre gouvernement ainsi que ses services sont motophobes, nous le constatons régulièrement au travers de décrets et de décisions pris à notre encontre. Certains usagers de la route ont un esprit, voire un comportement motophobe. Ce peut être pour des raisons diverses :

- jalousie de l'image de liberté que la moto véhicule et parce que les motards, souvent sur le fil du rasoir vis-à-vis du Code de la Route, ne restent pas «dans le rang».
- rejet à la suite d'un stress provoqué un jour par une moto, qu'ils n'avaient pas vue, débouchant à toute vitesse près d'eux (piétons) ou de leur voiture, entraînant un effet de surprise proche de la panique.
- rejet également à la suite d'un coup de pied dans la portière ou d'un coup de poing sur le toit parce qu'ils ne s'étaient pas rangés assez vite, ... Etc.

Fréquemment, c'est notre comportement ou le comportement de certains d'entre nous qui est à l'origine de cet état d'esprit anti-motard.

Slalomer, avec un différentiel de vitesse élevé, entre les voitures peut surprendre certains automobilistes inattentifs, une attitude agressive entraîne un phénomène de rejet, faire ronfler son moteur pour être sûr d'être entendu, donc vu, lors des remontées de files, agace. D'ailleurs, rappelons que la remontée

des files est une tolérance et absolument pas un droit. Elle ne doit se faire qu'à allure modérée et avec un différentiel de vitesse n'excédant pas les 20Km/h. Et, le fait qu'un automobiliste ne veuille pas se pousser ne vous donne pas le droit de l'insulter, encore moins de donner des coups de poing ou de pied dans sa voiture (une telle attitude ne se «justifie» qu'à l'encontre d'un individu ayant fait exprès de vous gêner). Cela ne ferait que le renforcer dans sa motophobie et risquer de provoquer une réaction dangereuse si c'est un individu violent. Sans compter que votre comportement pourrait être perçu négativement par d'autres automobilistes, a priori plus tolérants. Dans ce cas, il vaut mieux perdre quelques secondes et attendre une opportunité ou qu'un autre automobiliste se pousse. Et le petit geste de remerciement confortera celui-ci dans le fait qu'il a bien agi.

Certains autres comportements sont inadmissibles, comme les «roues arrières» en démarquant. La rue n'est pas un terrain de jeu !

Voies rapides urbaines et périphériques

Ces voies sont extrêmement dangereuses du fait de la circulation rapide, des entrées et sorties nombreuses entraînant des changements de files incessants, et du peu d'espace laissé entre les véhicules.

Si votre moto n'est pas rapide ou si vous n'êtes pas sûr de vous, restez sagement dans une file, en gardant une bonne distance de sécurité avec le véhicule qui précède (ce qui n'est pas toujours évident, car les tentatives de respect des distances de sécurité sont souvent annihilées par des usagers qui s'insèrent dans le moindre «trou» pour doubler), surtout si vous avez peu de visibilité loin devant pour anticiper, car les

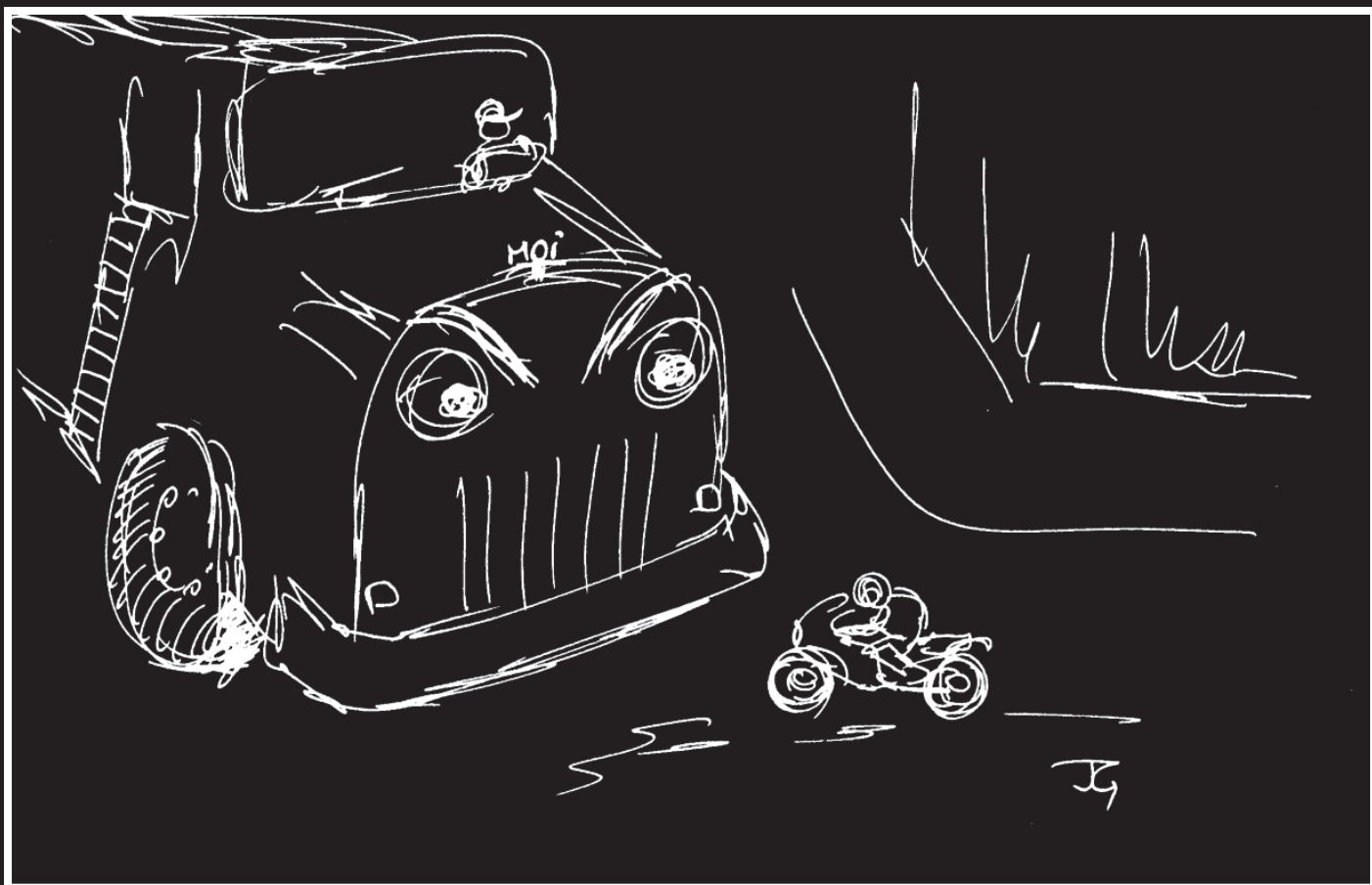
ralentissements brusques sont fréquents.

Si vous êtes pressé, ne faites pas de slalom entre les voitures en passant d'une file à l'autre. L'habitude généralement adoptée et tolérée consiste à remonter la circulation entre les deux files ou entre les deux files les plus à gauche. Adoptez pour cela une vitesse relative faible (voir plus haut), et ne manquez pas de remercier les automobilistes qui vous cèdent le passage car, comme on dit, ça ne coûte rien et ça fait toujours plaisir ! Ne vous mettez jamais entre la file la plus à gauche et le terre-plein central (muret ou glissière) ; de même, n'utilisez pas les bandes d'arrêt d'urgence, réservées aux véhicules de secours et de police, sauf si vous êtes en panne ou réellement en difficulté.

Si vous devez dépasser un camion entre deux files, assurez-vous de pouvoir le faire d'un seul jet, car vous risqueriez de rester coincé dans un espace étroit avec tous les risques d'un accrochage grave.

Routes de campagne

Sur ces routes, qu'elles soient très fréquentées ou tranquilles, les pièges sont légion : revêtements changeants, priorités non respectées, véhicules coupant les virages, boue (bouse, betteraves...), véhicules lents et volumineux, obstacles près de la chaussée (arbres, poteaux, haies, fossés), accotements non stabilisés... Adaptez votre vitesse à ces dangers, prenez de la marge et assurez vous que vous pouvez dépasser en toute sécurité. Dans les virages manquant de visibilité, abandonnez l'habituel «extérieur-intérieur-extérieur» pour la technique des policiers et gendarmes motocyclistes qui consiste à aborder le virage suffisamment à l'extérieur pour en sortir à l'intérieur.



Souvenez-vous que, malgré le feu de croisement allumé, vous pouvez être mal perçus et il arrive qu'un véhicule débouchant d'une route secondaire ou sortant d'un chemin vous coupe la route, car le conducteur pensait avoir le temps de passer ou ne vous a simplement pas vus, ou trop tard. Sur les petites routes, méfiez-vous des entrées de champs ou de chemins en sorties de virages, du retour des bêtes à l'étable en fin de journée pour la traite, de la moissonneuse qui occupe les 2/3 de la route juste après le haut de côte. Si les routes de campagne sont souvent situées dans un bel environnement, les chaussées par contre, sont fréquemment déformées, bosselées et propres à vous faire perdre le contrôle de la moto, aussi, profitez du paysage, prenez de large marges avec le possible car, surtout en présence d'obstacles rigides aux abords, il faut éviter la chute à tout prix, une vitesse faible n'est pas une protection passive suffisante. Sur de telles routes, n'allez pas dire après que c'est le platane qui a traversé la route, comme ceux qui voudraient faire couper tous les arbres le long des routes sous prétexte qu'ils sont dangereux ; alors que ces arbres participent à la beauté du paysage, au drainage des terrains au même titre que les haies et à fournir des zones d'ombre et de fraîcheur lorsqu'il fait chaud.

Autoroutes

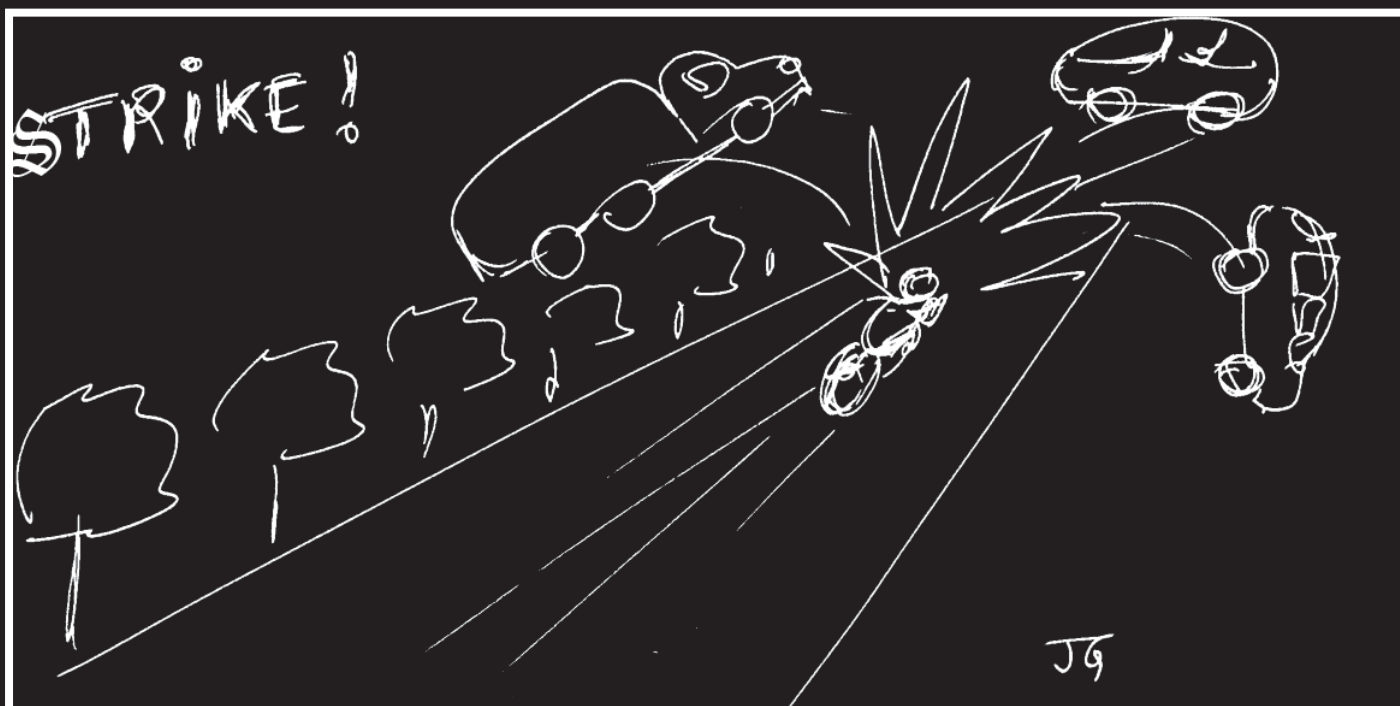
Les autoroutes sont beaucoup plus sûres que les autres routes: tout le monde circule dans le même sens, sur plusieurs voies, avec un tracé ample et un revêtement de chaussée de bonne qualité. Les entrées et sorties sont peu nombreuses et bien signalées. Une circulation à vitesse élevée serait donc possible sans grands risques. C'est, hélas, là qu'on trouve le plus de contrôles et le plus grand écart entre «possible» et «réglementaire». Dans l'état actuel des choses, la plage de circulation se situant entre 90 et 140 km/h, une moto (véhicule étroit, donc peu repérable de loin) même éclairée risque de ne pas être perçue à temps, ou sa vitesse mal estimée, lors d'un changement de file (en

particulier les dépassements). Un automobiliste peu attentif à tout ce qui ne se passe pas autour de lui, risque d'être surpris du passage à grande vitesse et grand bruit d'une moto, pouvant entraîner des réactions incontrôlées (embardées, réflexes de freinage, changements de files...). Soyez donc vigilants à ne pas provoquer ce genre de réaction. Utilisez au besoin votre avertisseur (sonore ou lumineux).

En ce qui concerne la limitation de vitesse sur autoroute, vous savez probablement qu'elle n'existe pas toujours en Allemagne. Les responsables allemands de la sécurité routière ont entrepris des actions de prévention qui entraînent une baisse des accidents de 5% par an ces dernières années, pour un parc de 45 millions de véhicules. Ces mêmes responsables affirment également qu'aucune étude au monde ne prouve que la vitesse est facteur d'accidents. Le principal responsable des accidents est l'absence d'observation des règles élémentaires de sécurité comme la distance entre véhicules, l'absence d'utilisation fréquente et attentive des rétroviseurs, le non-usage des avertisseurs de changement de direction (clignotants) et des appels de freins avec suffisamment d'anticipation, la vigilance vis-à-vis de l'environnement tant proche que secondaire. Nous sommes persuadés que la prévention donne de bien meilleurs résultats que la répression bête et brutale, même si, en France, la mentalité est différente de celle des Allemands. D'ailleurs, les policiers et gendarmes souffrent de plus en plus de n'être que des agents de cette répression.

Il est un aspect de la circulation dont on ne parle jamais, c'est l'effet de masse. On nous assomme régulièrement avec l'effet vitesse en escamotant systématiquement les poids lourds et l'effet de masse qui leur est lié. Un camion, qu'il fasse 15 ou 40 tonnes, présente deux caractéristiques principales: son encombrement et son poids. Le premier point concerne la largeur, entraînant des accrochages avec les autres véhicules, et le volume, masquant la visibilité et empêchant ainsi toute antici-

pation des événements de la part des autres conducteurs. Pour ce qui est du poids, les conséquences sont souvent plus graves. Sur ces véhicules aux moteurs puissants, les freins sont rarement à la hauteur induisant des distances de freinage importantes ou des blocages de roues avec mise en travers du véhicule, remorque passant devant le tracteur... L'inertie est très importante, à l'accélération, dans les côtes, dans les dépassements et encore plus au freinage. La réglementation impose aux chauffeurs routiers des arrêts-repos fréquents incompatibles avec la rentabilité que leur demandent leurs entreprises. Cette pression se traduit par une conduite agressive, des vitesses souvent supérieures aux vitesses réglementaires (qui-elles-correspondent à des données techniques) et, par voie de conséquence, un taux d'implication croissant dans les accidents. Ce taux est également lié à l'augmentation du nombre de camions circulant sur nos routes. Le poids du lobby des transporteurs routiers et de celui des pétroliers est tel que le gouvernement français ne nous parle plus de ferroutage (évoqué il y a 2 ans) et qu'au niveau de l'Europe c'est le silence radio le plus total. Pourtant, alors qu'on nous parle de pollution des motos et de norme Euro 3, le camion est la source de pollution routière la plus importante en même temps qu'un gouffre à pétrole et le premier destructeur de nos chaussées. D'aucuns nous rétorqueront que le ferroutage revient plus cher que le transport par route, qu'une voie ferrée coûte aussi cher à entretenir qu'une autoroute et qu'une locomotive diesel brûle également beaucoup de carburant. Mais il est certain qu'une locomotive consomme moins que des camions à la tonne transportée, ensuite, le transport de conteneurs serait probablement plus judicieux que de faire voyager par rail un camion et son chauffeur. Si la solution n'est pas forcément plus rentable dans l'immédiat, elle le serait sûrement à terme en lutte contre la pollution, en fluidité du trafic et en économie de vies humaines.



L'ancêtre du mois

TERROT 500 RGST 1949



Produite par la célèbre marque dijonnaise, de 1949 à 1956, cette 500cc culbutée était l'évolution ultime d'une longue lignée.

Sur le plan mécanique elle n'était pas à proprement parler une véritable nouvelle machine. Elle reprenait en effet le moteur sorti en 1938...

Mais la qualité de fabrication était là et une partie cycle modernisée (après une version intermédiaire en 1948) disposait tout de même d'une fourche télescopique hydraulique et d'une suspension arrière, certes du type à «compensateur» mais d'un débattement non négligeable, réglable en position solo ou duo. Elle fut la dernière véritable française de grande série à se battre vraiment contre la concurrence dans la catégorie des grosses cylindrées (les Ratier étaient des copies de BMW et disposèrent jusqu'à la fin de marchés administratifs et les Gnôme et Rhône n'évoluaient plus).

Le style était aussi revu et adoptait certaines caractéristiques qui se retrouveront sur toutes les productions de la marque jusqu'à sa disparition finale.

Face à une désaffection progressive de la moto au profit de la voiture populaire (4cv Renault, 2cv Citroën) qui faisait disparaître de la liste des moyens de transports individuels familiaux la moto de forte cylindrée et confinait le deux roues dans les utilitaires de petite cylindrée ou rendaient beaucoup plus attirantes chez les «sportsmen» de la moto les productions étrangères, plus performantes et continuant d'évoluer sur le plan mécanique (les Anglaise notamment), cette moto française ne passa guère le cap de la première moitié des années 50. La grosse cylindrée purement française avait vécu... Vaincue par les circonstances économiques et le manque de courage ou (et) de moyens pour continuer à concurrencer les réalisations étrangères sur un marché plus étroit que par le passé.

Terrot est une des rares marques française à bénéficier d'un club d'enthousiastes et d'une timide tentative de refabrications de pièces détachées (à l'image des clubs anglais)... Une démarche à encourager et une possibilité non négligeable de mener à bien une restauration, même s'il s'agit d'une première pour l'amateur, grâce à une documentation à l'accès facilité et le secours de conseils éclairés.

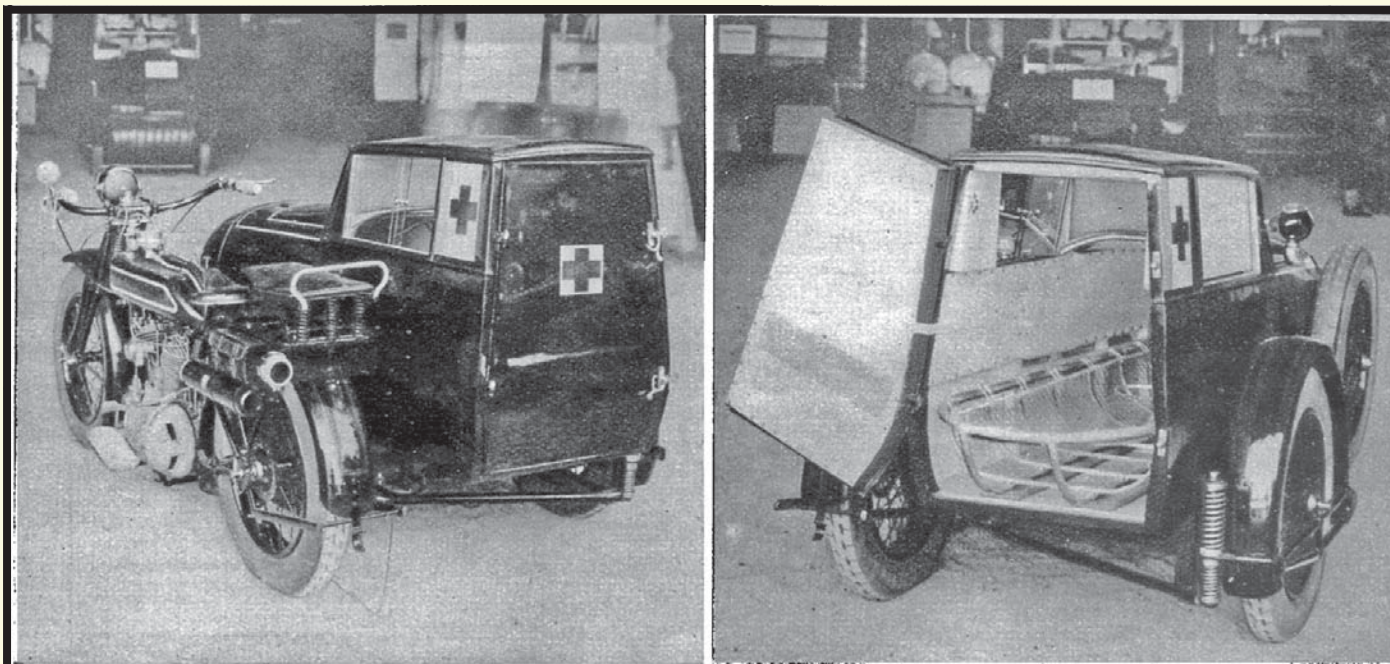
Le patrimoine motocycliste français a tout à y gagner...

C'est aussi un bel hommage à la dernière marque française productrice d'une grosse cylindrée «indigène», si la restauration d'une ancienne vous intéresse.

Reste que, du fait de la guerre et de l'occupation; du fait de la négligence qui a transformé bon nombre de machines en épaves irrécupérables depuis longtemps ferraiillées; et du fait du manque d'intérêt pour les petites et moyennes cylindrées, plus longtemps et plus massivement produites en France, comme de l'absence de structures soutenant les amateurs jusqu'à une date récente, la restauration d'une française reste encore trop souvent une difficile aventure et celle d'une grosse cylindrée française bien souvent l'affaire de spécialistes disposant d'un atelier de mécanique générale à domicile (ou de gros moyens) faute de source pour les pièces. Il est dommage qu'il soit encore aujourd'hui plus facile de restaurer une Anglaise, une Allemande, voire une Italienne en France que l'une de nos productions nationales... Il est même souvent plus difficile de trouver une machine à restaurer, dès lors qu'il s'agit d'une grosse cylindrée.

≈ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ≈

Deux époques, deux machines, deux visions de la moto



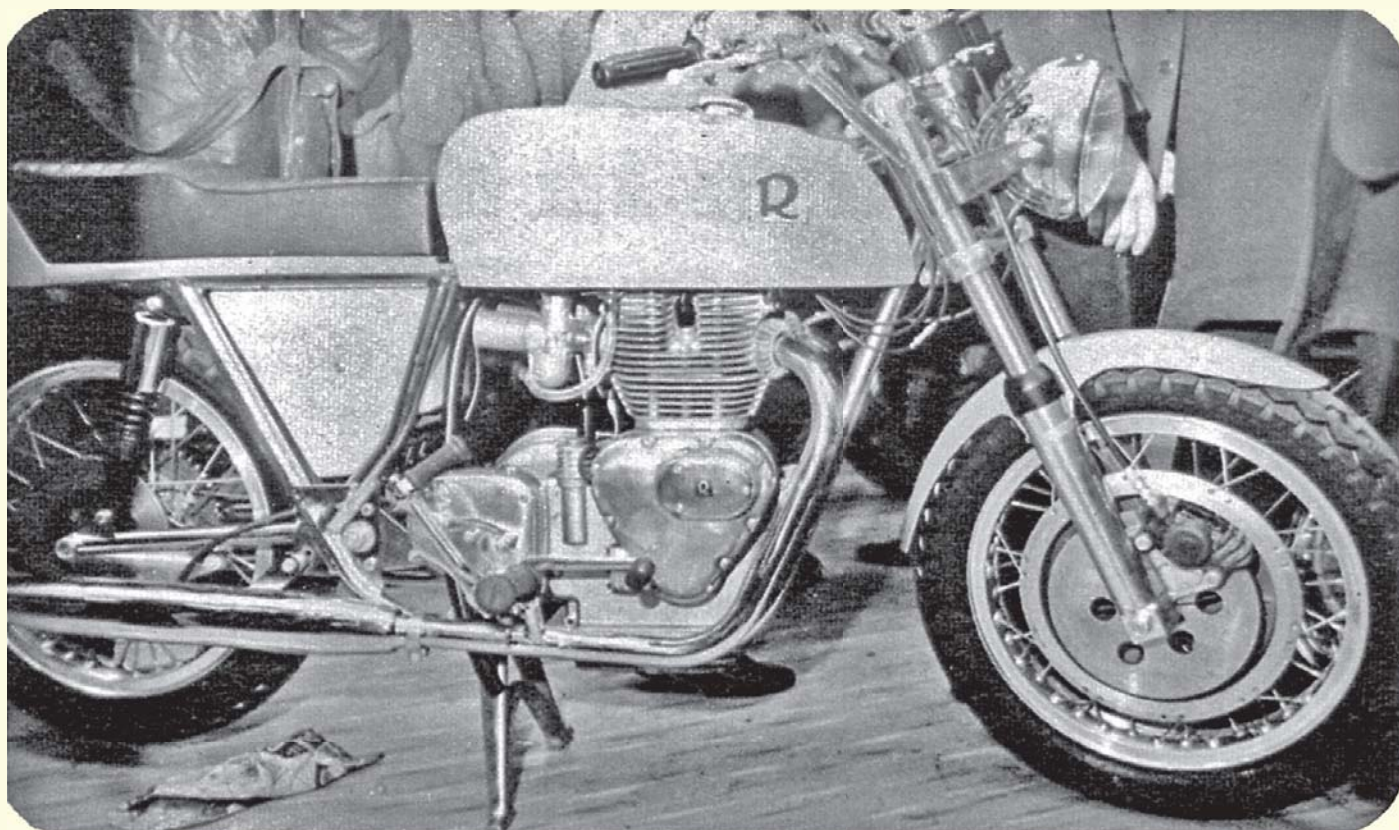
UN SIDE-CAR SANITAIRE

La guerre contre les Riffains rappelle l'attention sur la nécessité de transporter rapidement les blessés à travers des terrains accidentés. Un ingénieur, M. René Gillet, a conçu l'heureuse idée d'assembler, dans ce but, le caisson sanitaire permettant d'évacuer les blessés couchés et la puissante motocyclette que

nous représentons ici. Il a spécialement étudié la suspension du side-car par amortisseurs, de manière à éviter aux transportés tout choc douloureux. Notre photographie de droite montre l'intérieur du caisson que le conducteur de la motocyclette peut surveiller par une lucarne ménagée sur la paroi latérale.

Années 20, guerre du Rif (Maroc) entre les insurgés marocains et les colonisateurs français et espagnols... René Gillet produit un sidecar ambulance pour l'armée française.

Fin des années 60, début des années 70, Rickman-Metisse produit une partie cycle et un habillage pour accueillir le moteur de la Royal Enfield Interceptor 750cc, hautement performants mais pour lesquels tout aspect utilitaire a disparu



≈ COUP D'OEIL DANS LE RETRO ≈

Une opinion autorisée sur le «danger» motocycliste

(Extrait d'un Bulletin Officiel du Motocycle Club de France de 1930)

«Motocyclistes, c'est votre faute, s'il y a une «crise motocycliste»». Telle est la thèse que défend M. Eugène Peugeot dans un article dont nous sommes très heureux de faire part à nos sociétaires motocyclistes.

Voici l'opinion de M. Eugène Peugeot, in extenso :

La motocyclette naquit un jour de la paresse des cyclistes. Elle fut, à l'origine, une «bicyclette à moteur», où le moteur jouait le rôle assez effacé d'un accessoire capricieux. Une vilaine machine au demeurant. Haute sur pattes, difficile à mettre en route et secouant son cavalier au-delà des limites permises dès que la route se montrait «raboteuse».

Les constructeurs s'employèrent donc très vite à corriger ces premières imperfections pendant que les conducteurs, devenant de plus en plus exigeants, faisaient connaissance avec la griserie de la vitesse.

Ce fut la période d'avant-guerre pendant laquelle la moto eut presque exclusivement la clientèle des jeunes gens qui lui demandèrent des satisfactions sportives. De 1904 à 1914, les constructeurs spécialistes connurent, de cette façon, une ère de prospérité relative.

Puis vinrent la guerre et l'après-guerre... Nos usines, après avoir complètement abandonné la fabrication de ces machines, ont perdu beaucoup de temps «à se réadapter». Devant nos hésitations, la construction étrangère, qui avait fait du chemin, inonda le marché français de machines complètes et de pièces détachées, pour répondre à la demande d'un public chaque année plus nombreux.

Ces ventes, au total impressionnant, décidèrent enfin l'industrie française à sortir de sa léthargie et plusieurs firmes importantes consacrèrent à cette industrie des capitaux suffisants.

Ainsi l'industrie de la moto, née en France avant même que les autres nations se soient lancées dans cette branche, put renaître de ses cendres après une éclipse de plusieurs années. Elle est maintenant plus vivante et plus prospère que ses créateurs ne l'avaient jamais espéré.

Quelques chiffres pour illustrer ce renouveau :

- En 1924, 100.000 machines circulaient en France.

- En 1928, 300.000.

- En 1929, près de 400.000.

Devant ces chiffres, il est bien facile d'être optimiste et de pronostiquer pour la motocyclette un développement au moins aussi considérable que celui atteint par l'automobile.

Inutile de vous dire que nous, les constructeurs, croyons fermement à un tel développement à la seule condition que la moto ne soit pas victime de sa clientèle.

Je m'explique :

La moto peut être un engin de sport donnant à son conducteur les plus belles émotions que l'on puisse trouver sur la route, ou un merveilleux agent de transport assurant de très loin le plus bas prix de revient kilométrique que l'on puisse obtenir.

Les difficultés ont commencé du jour où la clientèle a voulu, sans discernement, faire à la fois du sport et du transport. Elle demanda au constructeur des machines rapides — il faut faire le 100 — et, les ayant obtenues, elle ne se fit pas faute de les pousser à fond, chaque motocycliste faisant de surcroît partager son sort par un

passager en tan-sad.

Je voudrais prêcher un peu de sagesse : Motocyclistes, c'est votre faute si l'on dit aujourd'hui que la moto est dangereuse, car le fait en lui-même est faux. Voyez, par exemple, les courses de vitesse en motos, elles ne comptent pas plus d'accidents que les courses en auto, bien au contraire. Cela prouve surabondamment que la motocyclette supporte parfaitement la vitesse.

Mais les grandes routes ne sont pas faites pour les courses, de même que beaucoup de conducteurs n'ont ni l'adresse ni la pratique suffisantes pour conduire sans risques aux allures maxima de leurs machines.

Il faut d'ailleurs reconnaître que la clientèle venant à la moto à l'heure actuelle est beaucoup plus raisonnable que sa devancière. Elle lui demande d'être un outil assurant un service souvent très dur, beaucoup plus qu'elle ne cherche à obtenir des sensations fortes. Elle en est récompensée par les satisfactions qu'elle en obtient.

Lorsque cette clientèle part, le samedi après-midi, nantie d'une passagère en tan-sad, l'équipage n'a pas le souci de «gratter» tout ce qu'il trouve sur la route, mais de rallier confortablement les centres d'excursions dans lesquels il passera le week-end.

Après une journée de campagne, la moto ramène son monde à Paris et, dès le lendemain, transporte son propriétaire à l'usine ou en tournée d'affaires.

Il y a en France, un million de «motocyclistes possibles», qui sont tous prêts à utiliser de cette façon les instruments que nous avons préparés pour eux. La crainte du danger retarde seule leur venue à nous.

Nous tous, constructeurs français, sommes désireux de travailler pour les gens raisonnables.

Pas en colère mais... presque!

Contradictions

Nos chers confrères de Moto-Magazine sont liés, ce n'est un secret pour personne, à la FPMC et à l'AMDM...

Nous ne voudrions pas jouer les ingrats puisque nous avons eu l'honneur de leurs colonnes dans le numéro spécial été, mais il nous semble que la politique de la rédaction est tout aussi bourrée d'incohérence que celle de la direction nationale de la FPMC et – dans une moindre mesure – celle de l'AMDM. Nous pensons que dans tous les cas nous sommes en présence de ce qu'on qualifiait, dans le temps désormais lointain où le politiquement correct n'était pas de rigueur, d'être bien assis le c... entre deux chaises.

Le sommaire du numéro de rentrée (sept. 2006) est à l'image de cette politique indécise. Le monde motard n'est certes pas toujours un monde où triomphe la logique sur l'affectif, mais il nous semblait que la position officielle de la FPMC, de l'AMDM et par conséquent celle défendue par Moto-Magazine était celle d'un comportement responsable de la part des motards. Or, si on met de côté l'essai de la nouvelle BMW R-1200 R et la balade au Cap Nord de la nouvelle Norge de Guzzi, l'ensemble des machines des principaux essais donne dans la démesure. Qu'on en juge : un comparatif bien superflu entre trois japonaises du genre grand tourisme sportif (la catégorie la plus inutile du monde motard dans un pays où les routes sont toutes limitées), qualifiées par la revue de «*missiles de croisière*» et qui sont en fait la quintessence de ce qu'on peut faire de mieux dans le genre piège à permis – suppositoire à camion (Kawasaki ZZR 1400, Suzuki GSXR 1300 Hayabusa et Honda 1100 CBR XX) ; un essai Harley (curieusement nombreux dans Moto-Mag), celui de la nouvelle (sic) 1584 FLSTT Fat Boy dans lequel on apprend que si le moteur est légèrement plus agréable que le précédent (tant mieux) la garde au sol et le freinage de cette bête de 300Kg restent totalement déficients pour nos routes européennes tortueuses et parcourues par de gens qui sont apparemment un peu plus vif que le yankee moyen en terme d'accélération ; et pour couronner le tout, un essai de la nième mouture de la Ducati Monster, encore plus sportive que les précédentes, chianta à conduire dans les encombrements et cognant en dessous de 2500t/mn.

Certes, les trois grosses japonaises sont très critiquées, le bridage rendant même la dernière en date – la 1400 de chez Kawa – encore plus ridicule, puisque avec 200ch en version libre c'est 100ch qui lui sont retirés en version française, soit 50% de sa puissance... Mais à la limite pourquoi en faire un long article alors que le pavé «carton rouge» en début de l'essai résume ce à quoi on pouvait s'attendre de cette grosse dernière née. Ajoutons d'ailleurs que vouloir disposer d'une machine flirtant avec les 300Km/h +, dépourvue de la vivacité dans les petites routes de certaines hyper-sport et qui plus est complètement castrée par une réglementation nationale débile pour rouler le plus souvent soit dans les encombrements des villes (l'acheteur de ce genre de bécane est souvent urbain), soit sur des voies limitées au mieux à 130Km/h relève tout simplement de la débilite la plus profonde.

Certes, le style Harley a ses partisans, mais si à la rigueur les Sportster 883 et 1200 peuvent être défendables sous nos cieux, il faut avouer qu'il faut aussi être un peu abimé pour acheter une bécane qui freine mal et frotte de partout pour rouler sur les routes françaises actuelles en ayant dépensé la bagatelle de 20795€ ! ... Ce qui d'ailleurs n'est pas à la portée du premier venu.

Enfin, la Ducati qui rentre dans la catégorie des sportives exclusives, peu adaptées aux rigueurs répressives actuelles, inconfortable et - Moto-Mag dixit - difficile à maîtriser et, qui plus est, chère (14995€), surtout pour une mécanique dont le R&D est largement amorti.

Au final, et il ne s'agit pas de faire la critique des choix-passions, on peut se demander, en vertu du grand principe selon lequel qu'on en dise du bien ou qu'on en dise du mal l'important c'est qu'on en parle, si un magazine censé se faire le chantre d'une passion moto raisonnée doit ou non s'étaler à longueur de colonnes sur des machines aussi déraisonnables en ne perdant pas toute crédibilité sur le fond.

Japonais absents

Depuis des années les grandes marques nipponnes – à l'exception de Kawasaki avec la W 650 et des Cruisers Harley-like – semblent se faire les champions de l'accommodation des restes (en l'occurrence les leurs). Et que je te réalèse un peu, que je t'injectionne (normes 03 obligent), que je te revoie le diagramme de distribution que je t'enlève le carénage (roadster mania oblige) et que je te re-design encore plus «manga»... Mais les vrais progrès – comme un meilleur rendement des moulins diminuant la consommation, un retour à des capacités d'emport des bagages plus normales ou encore des sensations (en toute sécurité) déjà sensibles aux vitesses (très) limitées qui nous sont permises ou encore la mode du neo-classique - sont aux... Japonais absents. Que se passent-il donc au pays du Soleil Levant ? ... A la rédaction nous pensons que les nippons sont en train de préparer du nouveau tout en écoulant le plus possible les restes des générations passées. Question cruciale, les motards seront-ils dupes longtemps de ce genre de pratiques, surtout dans un contexte où les prix des machines neuves ont une fâcheuse tendance à s'envoler ?

«Imper-mouillables»

Notre estimé confrère Moto-Magazine dans son numéro de rentrée nous offre un de ses comparatifs sans bavure ou presque... Cette fois ci se sont les vêtements de pluie qui sont passés au crible. Résultats : pas beau l'avion... Qu'il s'agisse des ensembles en deux pièces ou des combinaisons, on a en gros le choix entre l'étuve et la passoire... Si on ajoute à ce constat les difficultés d'enfilage pratiquement présentes sur tous les modèles, le bilan est désastreux. Seule critique que nous ne partageons guère avec Moto-Mag, l'absence de plâges réfléchissantes ne nous semble pas un élément aussi crucial que l'estiment les rédacteurs. Une question reste non soulevée : est-il si difficile de disposer de vêtements moto réellement étanches qui ne nécessiteraient pas le recours à des survêtements de ce genre ?... Par ailleurs, bien que les points de vues soient sur ce plan partagés (essentiellement pour des raisons de considérations esthétiques), nous pensons que le bon vieux système du manteau de pluie de cavalier qui se fixe autour des jambes et comporte un rabat isolant protégeant l'entrejambe d'une selle mouillée reste – pour le moment et sur des machines de tourisme anciennes ou neo-classiques – le vêtement de pluie le plus efficace, le plus pratique à enfiler et à retirer et le moins nuisible aux arrêts-pipi qu'on puisse trouver. Pas à la mode, mais «classe» et c'est pour toute une vie, puisque n'étant pas à la mode, c'est indémodable...

ci ou là... Lu ici ou là... Lu ici o

La Vie de la Moto du 21 septembre 2006

L.V.M. nous raconte deux étapes du Tour de France des motos anciennes: la 9^{ème}, du 29 août, entre Saint-André de Vallorgne et Alairac via les Pyrénées et la 16^{ème}, le 6 septembre entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Azay-le-Ferron. Les comptes-rendus nous donnent une idée de l'ambiance qui règne au sein d'une des courses mythiques des amateurs d'anciennes. Digne héritière du Tour de France d'avant-guerre, cette épreuve est tout de même plus ludique, moins radicale, grâce au réseau routier en bien meilleur état.

Un amateur nous raconte sa passion pour le Yamaha XT dont il compare le moteur à celui d'une AJS 7R. Pourtant, si le XT est une belle machine, il ne ressemble pas autant à une anglaise qu'une autre anglaise (d'origine) comme la Royal Enfield Bullet.

Maximoto N°55 de septembre 2006

Harley Davidson modernise sa gamme. Si, extérieurement, les améliorations technologiques de la gamme 2007 ne sautent pas aux yeux, celles-ci sont de l'ordre du caractère, de la puissance et du son. En effet, les Sportsters adoptent tous l'alimentation par injection électronique, les Twin Cam passent de 1450 à 1584 cm3 avec des dispositifs offrant un gain de couple. Toute la gamme reçoit la nouvelle boîte 6 rapports à pignons hélicoïdaux ainsi que plusieurs autres améliorations techniques. Harley a trouvé l'astuce pour redonner un peu de voix à son moteur sans enfreindre la réglementation. Ajoutons à cela une amélioration du confort et de l'agrément de conduite, tout cela nous donne une gamme un peu plus intéressante que celles de nombre d'années précédentes. A noter également la ré-introduction dans la gamme du Softail Custom, disparu du catalogue depuis 10 ans.

Le «test produits» présente 4 sacoches de réservoir, 3 sacoches de selle et des sacoches cavalières. Ces nouveautés ne présentent pas de réels avantages par rapport aux «classiques» des équipementiers et, pour peu que vous soyez insensibles à une esthétique mode, vous ne trouverez pas votre bonheur dans ces modèles, globalement assez chers.

Moto Legende N°172 d'octobre 2006

Aux coupes Motolégende de 2005, la revue rencontrait Siegfried Merkel, ancien pilote de course sur MZ en RDA. Il y était venu avec ses machines, deux MZ 125 RE de 1963 et 1971. L'article rappelle le parcours de pilote de Merkel dans ce contexte particulier où les pilotes de l'Est étaient autorisés, mais très surveillés, à participer aux grandes compétitions internationales. Des photos de ces deux très belles machines, prises par J.P. Pradères ainsi que des vues d'archives illustrent le propos.

La 350 Motobécane 3 cylindres. Cette moto aurait pu devenir un succès si elle avait fait rêver un peu plus et si le réseau commercial avait été préparé à la vendre et à l'entretenir. Une réussite technique mais un échec commercial, cette machine n'a été vendue qu'à 760 exemplaires entre 1973 et 1976.

Un portrait de Jean Bidalot, le créateur des 125 Motobécane et de la 250 Pernod de Grand Prix, qui ont remporté les seules victoires de motos 100% françaises dans l'histoire de cette compétition.

Un article sur les cadres Tailleux nous rappelle l'origine du Café Racer, ces machines dépouillées, allégées et équipées course, du moins dans l'esthétique, pour se tirer la bourre autour de l'Ace Café. Des fabricants de cadres ne tardèrent à produire des parties cycles destinées aux café racers (Degens, Rickman, Seeley, Egli et autres Martin). A l'instar de ses aînés, Alain Tailleux fabrique depuis 4 ans des cadres spéciaux, mais plutôt destinés à recevoir un 350 ou un 500 japonais. On pourrait peut-être y adapter un moteur du Bullet ou d'Electra, gonflé bien sûr !

Moto Revue N°3727 du 14 septembre 2006

L'hebdo nous informe que de nouveaux radars, plus discrets, plus performants vont être mis en place et, également, en centres villes.

Essai du Piaggio MP3 125 : vous savez, ce petit scooter à 3 roues dont 2

à l'avant ! Je ne sais trop quoi penser de cet engin, d'autant plus qu'il sera bientôt décliné en 250 puis en 500cc Ca va sûrement intéresser les Bobos, les jeunes cadres dynamiques ou tout simplement les frimeurs ! En ajoutant également une roue à l'arrière, une carrosserie et un volant, ça pourrait me rappeler quelque chose !

L'édition 2006 des journées piste Moto Revue s'est tenue fin août dans le Pas-de-Calais. Espérons que cette initiative, bien sympathique au demeurant, ne donne pas l'envie à certains, par dépit de ne pas trouver de circuit vers chez eux pour se défouler, de s'y croire sur la route, au milieu des bottes de paille en tôle et autres pistes d'évitement en poteaux béton !

Il y a moyen de contrôler soi-même sa partie cycle après une chute. Moto Revue nous en donne la technique, mais en cas de doute, mieux vaut s'adresser à un professionnel.

Un encart de 80 pages était consacré au programme officiel du 70^{ème} Bol d'Or qui a eu lieu les 16 et 17 septembre derniers sur le circuit de Magny-Cours dans la Nièvre.

Motos d'Hier N°101 de septembre 2006

Dans ce dernier volet de la série d'articles consacrés au 18^{ème} Raid de l'Amitié, Jean-Loup nous explique comment il a préparé son Ural, moteur et partie cycle : quelle huile utiliser, quels matériels et outils embarquer. Il nous donne aussi des conseils de pilotage et de maintenance de la machine. Un recueil technique général qui donnera certainement des idées à certains et leur permettra de franchir le pas. Merci encore à Daniel et Jean-Loup pour cette aventure et le récit qu'ils en ont fait.

Moto Magazine N°34H de septembre 2006

Comme c'est le cas régulièrement, Moto Mag nous propose un hors série «Équipements et accessoires». Dans ce numéro compact d'environ 110 pages, de nombreux articles sont passés en revue : les casques, vestes synthétiques toute saison, vêtements urbains (vestes, survestes, combinaisons, jeans, chaussures) et équipements cuir (combinaisons, blousons, gants, bottes). Suit un chapitre sur les accessoires de la moto comme les pneus, les béquilles d'atelier, les plaquettes de freins, etc... Et comme nous n'avons jamais été aussi proches de l'hiver, en ce début d'automne, un dossier «hiver» où les vestes, imperméabilisants, sous-vêtements, tours de cou et gants sont mis à l'épreuve. Un numéro indispensable pour qui veut s'équiper sans se tromper ou tout simplement glaner des astuces d'entretien.

La Vie de la Moto N°446 du 28 septembre 2006

Les participants du Tour de France en anciennes sont arrivés. LVM nous le raconte en 2 pages bien fournies agrémentées de nombreuses photos.

Du 18 au 20 août dernier a eu lieu le rallye Liège-Nancy-Liège, épreuve difficile de 700Km qui remonte à 1978. De nombreux abandons, mais une belle aventure et une grande satisfaction pour ceux qui arrivent.

Sidkar – Revue de l'Amicale Sidecariste de France

Cette revue sur abonnement de passionnés de side nous retranscrit en deux numéros (juin et juillet-août 2006) le compte-rendu journalier du Royal Trail du Maroc de mars dernier avec de nombreuses photos couleur.

Le Journal des Motards N°41, octobre-novembre 2006

Voici la deuxième partie de l'essai-découverte en Ural Tourist. La première partie (JDM n° 40) traitait de la prise en main et de la formation rapide au pilotage d'un side-car.

Cette fois-ci, on a droit à la revue de détail, tant au niveau de l'esthétique que du comportement. Nos utilisateurs, novices en la matière, ont l'air de préférer un attelage moderne à la rusticité de l'Ural. Mais tout dépend de ce qu'on veut faire d'une telle machine ; emprunter des itinéraires autres que des routes bien goudronnées les feraient probablement changer d'avis !

O
C
T
O
B
R
E

2ème EDITION

22 OCTOBRE 2006

JOURNÉE DÉTENTE

Initiation tout terrain

Balade - Jeûner



ROUGE

RENDEZ-VOUS
À 10 HEURES
Bienvenue aux
Royal Enfield
M2 et Ural

Prix : 20 euros par personne

Adhérents Timeless Le Cercle : 15 euros

réservation au 06 70 10 82 59 (Jean)

ROYAL
ENFIELD



www.trophymotos.com



Le Dessin de Joël



Après le Joe Bar Team, le Trophy's Bar Team, pour des motos à la carte

La Bécane du Mois



~ Clubman sur base de Bullet 500 C.S. boîte 5 ~