

Et bien ça y est, je m'installe à Pau... sans ma 125LT2.

Son roulement de vilebrequin est changé chez Motobécane, et exceptionnellement je paie une réparation...

En fait c'est mon article sur cette machine, dans la revue Motorama, qui me vaut cette disgrâce partielle. J'y explique comment régler le problème des carbus en modifiant l'angle de coupe des boisseaux de carburateur, j'en profite également pour critiquer ce qui reste à améliorer, aussi bien mécaniquement que philosophiquement chez Motobécane. Ils sont un peu fâchés... mais éditent une note technique à tous les concessionnaires pour que cette modification de carburation soit effectuée. En fait dans mon article j'explique également que c'est le système de fixation de la cuve de carburateur, qui est responsable d'une mauvaise alimentation. Donc les pièces incriminées sont marquées afin d'être positionnées correctement. Enfin j'ai fait quelque chose dans mon monde motard, pour la peine je vais faire une pause sur 4 roues, stop n'envoyez pas les boulons tout de suite !

Je suis donc à Pau, à pied. Il pleut abondamment depuis un bon mois. Et là tout bascule dans l'horreur, mes supérieurs s'aperçoivent que je n'ai aucun permis militaire, et il me les faut tous pour être en règle. Ils décident de faire valider les civils, manque de chance (pour eux) je n'ai que le permis moto. Donc direction l'auto-école de l'Armée, quelques cours où j'apprends où sont les bistrotts de Mont-de-Marsan, et je passe le permis. L'examineur est stupéfait que j'ose me présenter, forcément je n'ai jamais touché un volant, bref il avertit mes chefs qui lui expliquent bien que je n'y vais pas pour passer mon permis, mais pour l'avoir, nuance. Bref un vrai scandale.

Quelques jours plus tard il faut ramener une « huile » entre le Lot et les Pyrénées, il veut un bon chauffeur, et hop je suis désigné. Vous voyez qu'ils ont de l'humour...

Première grande courbe abordée « normalement », j'envoie la sauce juste à l'entrée, et hop la R16 dans l'herbe. Le Colonel, pose la question de confiance : vous ne seriez pas motard par hasard ? Oui, et bien passez à côté je vous montre. Et bien à l'arrivée, je savais conduire ce truc qui ne veut pas pencher

dans les virages, avec une inertie effrayante, des freins de tapette, et puis j'ai mal au cou à force de le tordre pour avoir la tête dans le vent, et puis j'ai mal au genou à force d'essayer de le sortir !

Donc je passe aux 4 roues complètement, mais provisoirement. L'idée est simple, en voiture je peux embarquer tout mon matériel photo, deux boîtiers et cinq objectifs plus accessoires cela commence à peser. Année sabbatique où je m'éclate derrière mes objectifs, comment croyez-vous que j'ai autant de photos du Mans ?

Seulement voilà, l'esprit Joe Bar frappe à nouveau à la porte, me dit 2/3 trucs du genre, lopette sur 4 pneus, pas cap' de me faire le freinage, ramollo... Bien, ils ont cherché la bagarre, après un petit séjour de quelques minutes en passager, je décide de confier ma vie... à moi-même. Vous voulez du retour, Ok, rendez-vous tel jour, telle heure sur la plage.

Et j'y débarque presque en juin, avec mon 860 Ducati, le modèle sans démarreur, pour jarret de sportif. Ce n'est pas un vrai retour ! Par contre je me suis fait une promesse en arrivant à Pau, plus d'attaque sauvage. La région est magnifique et je profite du paysage, pas question de répondre à une quelconque provocation.

Premier soir où nous allons faire un tour, je coupe le contact de la Ducati et tiens c'est marrant quand j'appuie sur le frein tout s'éclaire. C'est que l'électricité est folklorique chez les italo-ritals, mais moi, j'ai un vrai frein avec piste en fonte qui accroche (et qui accessoirement rouille). D'ailleurs, ce disque se fait remarquer très vite, en descendant de la montagne le simple disque s'évanouit après trois virages en prenant une couleur bizarre. Bien, passage en double disque pour faire taire les quolibets des pro-japonaises, celles qui ne freinent pas et ne tiennent pas la route. Mais je ne suis pas là pour le prouver, d'ailleurs je tiens ma promesse et n'attaque pas outre mesure, par contre je ne sais pas qui m'a balancé au sujet de mon aptitude à l'attaque extrême. Toujours est-il qu'un matin en cours de balade, je ferme la marche, j'aperçois au loin un 750 Ducati qui s'arsouille avec une Honda et une Kawa. J'ignore, j'ignore mais je me rapproche des autres, bon je double pour ne pas leur

rentrer dedans. Après une douzaine de dépassements, je suis dans l'espace vide entre le peloton et le groupe de tête. Et comme la nature à horreur du vide, il disparaît à la suite de quelques freinages appuyés, et puis tout s'enchaîne. Je tire un peu plus sur le moteur, m'efface autant que mon peu de souplesse ne me le permet, balance de plus en plus sauvagement mon V twin. Je ramarre le groupe de tête, les exécute, creuse l'écart dans un accès de folie, et m'arrête parce que je ne sais plus ou l'on doit aller. C'est, avec un sourire qui en dit long, que ces rascals me rejoignent, ah les chacals, on prend rendez-vous pour le circuit de Nogaro. Je me suis fait prendre, c'est la faute à Yves le boulanger et son GT750, il a fait jouer la solidarité italienne. Il faut dire à cet instant précis, que ma tendance au V twin vient certainement de grands-parents italiens, et que je leur dois aussi d'avoir ces coups de sang caractéristique des Latins.

Et bien nous y sommes, Nogaro et sa piste. Je suis franchement angoissé, toute la piste pour nous alors que d'habitude j'attaque entre des véhicules, des arbres, des chiens, des gravillons, des radars... Surnois le radar, cela oblige à freiner fort, et puis le type en uniforme qui n'arrête pas de bouger, je vais finir par le louper et je n'ai pas de portière de secours :)

Outch, la piste est vachement large, il y a plein de « vrais ». J'entends par vrai, des motards en combinaison d'Ago, Read avec les bécanes décorées pareil. Je sens que cela va être ma fête, ils ont l'air méchants et agressifs, heureusement il y a les copains. Alors, la règle du jeu, 30 minutes pour les motos, et autant pour les voitures. Et hop tout le mode part, cela sert à quoi cette piste trop large, j'envoie les gaz, boucle mon premier tour la tête dans les nuages. Je ne sens pas la piste, mes freins non plus, trop d'adrénaline. Je ne maîtrise rien, ivre de plaisir et d'angoisse. La Ducati me ramène à la réalité, en passant devant les stands pour boucler le premier tour, le moteur s'arrête... moi aussi forcément, je ne vais pas pédaler ! fusible qui est sorti de son logement.

Je remets le fautif dans le droit chemin, je repars le fusible entre les dents, boucle le deuxième tour, et hop au même endroit le câble de gaz casse. T'ain commence à gonfler maintenant, les autres vont finir par se foutre de moi, d'ailleurs leurs trajectoires pas tops

confirment qu'ils se marrent. Le problème de ma Ducati, c'est qu'en plus d'une électricité parfois bizarre, elle a des câbles de vélo pour ouvrir des carbus maousses.

Bien je répare une nouvelle fois dans l'herbe, attendez-moi j'arrive, trop tard c'est le tour des automobilistes. Trente minutes pour évacuer l'ivresse des débuts, ces deux tours m'ont déjà permis d'engranger des informations pour la suite.

On y retourne, là cela ne rigole plus, l'expérience reprend le dessus. Après avoir averti mes collègues qu'il y a de grosses traces de pneus en fin de ligne droite, et d'y aller mollo, je plante un freinage de folie. J'augmente la cadence d'un seul coup, technique que j'avais mis au point sur mes précédentes machines, je change tout. Trajectoires, freinages, angles, aller chercher l'adhérence avant d'envoyer les gaz. Et surtout je bénéficie d'une bizarrerie physique qui fait que je suis beaucoup plus à l'aise dans les virages à droite qu'à gauche, et les circuits tournent à droite... Je lâche la meute, la piste se rétrécit sévère, mes pneus commencent à pas être bien, c'est la glissade quasiment partout. Quelques à-coups d'une chaîne fatiguée, un moteur qui chauffe et perd 1000 tours, les pneus pas très jeunes, enfin déjà usés. Il n'y a pas de vieux pneus comme ils durent rarement plus de 4/5000 Km. Les infos techniques s'inscrivent dans mes neurones. Je passe partout à la limite, les déguisés sont rentrés aux stands, mes copains me laissent leur mettre un tour, puis deux pour certains. Je le savais inconsciemment qu'il fallait que j'y aille. Déjà avec la 350 Motobec', un copain s'était porté volontaire pour faire l'assistance technique.

Alors j'y vais ou pas, j'arrête la balade et je me lance !

Le vrai juge c'est le chrono, donc je décide de revenir. Je prévient mes copains que j'y retourne à une date précise.

J'ai bien enregistré une réaction bizarre sur le freinage, je démonte et retourne les fourreaux de fourche, pour que les étriers soient derrière. D'instinct je résous ce petit temps de flou au freinage. Chaîne neuve, pneus neuf que je rode, bougies un peu plus froides pour ne pas perdre des tours. Et j'y retourne.

Arrivé sur le circuit avec mon jeune frère qui va tenir les chronos, il y a du monde, du vrai avec les concurrents de la Coupe Kawa. Je reconnais également un pilote, Casabona. Mes copains ne sont pas encore là, mais je prends la piste, remonté comme jamais.

Mes collègues d'un jour sont surpris de me voir en combinaison tourisme et ma sacoche de réservoir (pour les fusibles, câbles...). Encore plus quand je commence à aligner des tours de professionnel. Je ne vois même plus la ligne droite, je pensais m'y reposer. J'entends le bruit des pneus qui miaulent au freinage, les kawa boys vont aussi vite que moi en ligne droite, par contre au freinage je leur en mets un maximum. Ils me laissent passer, autant par surprise que pour me laisser le champ libre, mon K81 part en lambeaux. Tout est par terre dans les courbes. Mon frère me rapportera qu'un concurrent de la coupe Kawa se met derrière moi pour aller voir les trajectoires. Les suspensions sont au bord du talonnement, je suis au maxi. J'enregistre que je perds à nouveau des tours/minutes (le moteur chauffe), que la dérive est totale et qu'il faudrait certainement supprimer les sculptures car cela ne sert à rien, je n'ai plus assez de gomme en contact pour augmenter ma vitesse. Bref je cogite sur la suite, dévie légèrement de ma trajectoire, et passe dans le petit trou que j'évitai à chaque tour. Je plante l'axe de ma pédale de frein sur la piste, la Ducati part en guidonnage. Je me lève sur les repose-pieds pour la laisser frétiler des fesses, je serre mon réservoir entre les genoux, il s'enfonce comme du beurre chaud. La direction tape sur les butées de chaque côté, je bloque les bras pour que le guidon cesse, il plie comme de la guimauve. Devant ce manque de coopération, je saute en marche. En fait je me fais vider copieusement par le guidonnage. Je tombe sur la poitrine, la chute à éviter, passe sur le dos, prends ma machine dans la figure et m'arrête les bras en croix.

Mon frère a jeté l'appareil photo et s'est précipité sur la piste en une 1/2 seconde, peut mieux faire, mais à cette époque il n'était pas coureur de grand fond...

C'est le silence total, que je brise d'une phrase courte « pendant que je suis là à rien faire, tu pourrais me donner mes temps ! », mon frangin y répond par un « si tu voyais la tête que tu as, tu ne plaisanteras pas », quel rabat-joie.

L'ambulance arrive, et comme j'ai cassé notre véhicule du retour, il monte également et me donne enfin les chronos. C'est fou ce qu'il faut insister pour obtenir des trucs des jeunes ! bien 1'46 au tour. Je ne suis pas plus avancé, car je n'ai aucune base, on verra plus tard. C'est bizarre, il y a une petite tache de sang sur ma visière, par contre je ne peux pas bouger du tout. Je pense que les clavicules ont cédé sous l'effort instantané. L'hôpital d'Aire-sur-l'Adour, où je sens que je déränge, conclu à pas de bobo. On m'installe dans une chambre où je lâche « si j'avais su qu'il n'y avait qu'une télé noir et blanc, je ne serais pas tombé ». Rien à faire, le médecin (une dame en fait, mais on ne dit pas la médecine ! quoique si mais...) fait toujours la tête. Je me regarde dans la glace, j'ai un nez bizarre, enfin plus bizarre que d'habitude. Mais c'est surtout la couleur de ma peau qui me choque, tout est en mauve et jaune, les capillaires ont claqué sous la violence de l'effort. Cela fait réfléchir cette énergie que l'on peut balancer en une fraction de seconde. Après récupération de la moto, il n'y a pas de trace de choc sur le réservoir et le guidon, ils se sont bien pliés par mes genoux et mes petits bras musclés. Si vous avez des vieux dictionnaires à déchirer, n'oubliez pas de mettre un démonte-pneu dedans pour que j'aie un minimum de résistance...

Même pas mal, enfin si quand même, au refroidissement, j'ai quelques douleurs.

Hôpital de Pau, tiens le diagnostic n'est pas le même, fracture ouverte du nez, 2 fractures à la main et les côtes fêlées. Pour le nez, c'est très utile car la bosse qui est restée me permet de tenir mes lunettes, la main me sert de baromètre.

Comme je le disais à mes parents, je vais tourner sur circuit car on y est en sécurité, c'est vrai, si on respecte la limitation de vitesse du code de la route, mais déjà que sur la route...

Mes amis motards arrivent à Nogaro, et trouvent la Ducati contre un mur, ils foncent sur l'hôpital et surgissent moins d'un quart d'heure après mon admission. Le personnel hospitalier est impressionné par cette rapidité, ces sagouins ont dû en profiter pour se tirer une bourre/prétexte.

En fait, le motard a plusieurs raisons d'attaquer, soit il est en retard, soit il pourrait être en retard, on ne peut rien contre ça.

Deux mois de plâtre seront nécessaires pour ressouder le tout. L'expérience s'arrête là, non par peur ou plus envie, mais le choix entre rouler tous les jours ou seulement de temps à autre, est vite fait, il me faut ma dose de roulage (et non roulure, ce n'est pas pareil) journalière.

Décidé de ne pas me laisser à nouveau entraîner sur l'arsouille, je roule à nouveau seul. Je constate le côté fourbe du concessionnaire qui m'a vendu ma Ducati (Carniel en région Parisienne) lors d'un Pau — Paris — Le Mans. Vers Poitiers, ma Ducati s'arrête, il pleut comme souvent et je m'installe dans un abri de bus. Démontage consciencieux des carburateurs, rien de ce côté. Je me souviens qu'en cours de route, mon voltmètre, à cette époque j'installais systématiquement un voltmètre pour surveiller l'installation électrique de mes machines, les batteries étaient grosses, peu performantes et les alternateurs anémiques (100 watts...). Mon voltmètre donc, faisait des petits sauts au-delà des 14 volts, avec une pointe vers 18. Donc dans ma logique, c'est l'électronique qui a dérouillé quelque part. Je sors le schéma électrique, suis le cheminement et m'aperçois que la mise à la masse du moteur se fait à travers deux diodes. Je pense qu'elles ont morflé de la surtension (régulateur merdique...), je débranche, coup de kick et le V Twin retrouve sa douce voix. L'opération a duré une bonne heure.

Arrivé à Paris, le lendemain l'embrayage refuse tout service, pas très content je fonce chez Carniel. D'autant qu'il fallait régler sans cesse la garde, pas normal.

J'explique mon cas, on me dit que pour l'embrayage cela n'arrive jamais, et Carniel me tend une nouvelle butée parmi la dizaine qu'il a dans la poche, pour un truc qui ne s'use pas c'est surprenant d'en avoir plein les poches !

Pour les problèmes électriques, Ducati avait déjà rectifié et envoyé les pièces pour le changement bien avant que je n'achète la mienne, c'est vrai qu'un acheteur de province ne reviendra pas. Pour la butée c'est pareil, un problème de traitement de surface (cémentation), sur certaines, est parfaitement connu. Sagouins !

J'en profite pour mettre un optique bi-iode à double réflecteur (celui de la 350 Motobécane...) pour voir un peu la nuit.

Nouvel aller-retour au Mans, avec mon frère en croupe, aucun souci mécanique. Au retour je ne suis pas en forme, trajectoires de merde, freinages loupés. Tellement mauvais que l'on s'arrête faire un sort aux sandwiches sur le bord de la route. Les motards qui redescendent dans le sud nous font coucou, je note un 900 Kawa, une Japauto...

Je remonte sur la bête, et là miracle, tout est en place. Trajectoires, freinage, tellement bien que la cadence augmente. La vitesse de croisière flirte avec le 160, j'ouvre quand même par principe quand je double, et surprise, on repasse la Kawa et la Japauto.

Arrivé chez nous, je peste quand même contre l'absence de sacoche, on ne peut rien emmener. Je décide d'aller voir un concessionnaire local pour aborder le sujet, il a l'avantage d'être en pleine nature et accessible « que » par des petites routes virolantes.

Virolantes mais gravillonnées de frais, en entrée de courbe rapide, la 860 commence à glisser sur les gravillons. Je commence à ralentir en contrôlant la dérive, mais l'augmentation de l'épaisseur de gravillons rend impossible le contrôle de la machine. C'est avec une bordée de jurons (la gamelle, cela ne dérangeait pas mon frère, mais les gros mots m'ont été reprochés longtemps...) que la machine se couche. Je fuse sur la route, dépasse ma Ducat' et m'arrête contre un arbre, la machine me rejoint et m'empêche de descendre dans la pente en coinçant contre l'arbre. Sympa, sauf que c'est le pot d'échappement qui me tient la jambe, et qu'à travers la botte la chaleur finie par passer. Mon frère se précipite pour le coup de main, et se rallonge, en fait il a des fractures des apophyses. Ma position bizarre, complètement vrillée, fait que les pompiers m'installent dans le brancard gonflable. Ils ont une réflexion bizarre en nous laissant à l'hosto, « c'est maintenant que vos ennuis commencent ». C'est vrai que c'était particulier, je passe à la radio, et il faut insister pour que mon frère soit radiographié aussi. Il se plaint de douleurs dans le dos, on lui fait des massages et une semaine plus tard sa radio est interprétée : fracture des apophyses.

Massage sur fractures, je ne suis pas de la partie, mais je sens comme une odeur de n'importe quoi. On rentre à la maison dès que possible...

Je commence à me poser des questions, jusqu'ici je n'ai abîmé que moi, cette fois j'ai esquiné le « petit ». Ceci, plus des envies de photos qui reprennent, une visite du concessionnaire Mazda qui me fait essayer un truc sympa (pour une automobile, cela va sans dire), des crises de paludisme qui me mettent à plat, tient, je m'offre un break dans mon parcours de motard.

Une coupure de 3 ans, pendant laquelle je vais me lancer à fond dans le développement photo. Et commencer à regarder l'émergence du futur, le numérique.

Attention, 3 ans de 4 roues, mais toujours en gardant le contact en allant sur les circuits.

Pendant cette période, je suis muté à Toulouse, je consacre mon temps à bosser sur la technique photo (afin de passer un CAP, des fois que... je veuille m'installer à mon compte), les premiers micro-ordinateurs arrivent, j'y consacre une partie de mon budget.

Et puis tout rebascule à nouveau, tremblement dans la main droite, le vent qui se lève dans la tête. Quand il pleut, je regrette l'impact des gouttes, je suis mûr !

Direction Boyer, concessionnaire Toulousain. Justement j'ai fait une photo au Mans d'une machine qu'ils ont préparé, je leur offre. Et puis lors de la conversation, il s'avère que le papa est un vieil ami de ma copine de chez Japauto, ça y est, nous sommes en famille.

Je prends livraison de mon 500Cx, à nouveau raisonnable, machine tourisme par excellence, cardan mais bi-cylindre en V, le syndrome Ducati est définitif...

Une de mes premières photos de la 500 Cx paraîtra dans Moto Journal, car la première balade se fera en pleine montagne enneigée.

Tome IV

Il est vrai qu'un retour à la moto, cela s'arrose, à la mode motard.

Mon ancienne combinaison est trop petite, le temps que la nouvelle arrive, j'en emprunte une à mon frère. Petite mise en garde : ne tombe pas avec. Le lendemain je vais sur Toulouse, sortie de Tarbes un automobiliste ne s'arrête pas à un stop, je l'évite de justesse. Arrivée à Toulouse, nouveau refus de priorité, j'évite l'assassin en puissance, et moteur coupé, je

rentre lentement dans une courbe, la main sur la hanche en me disant que ce n'est pas mon jour. Et boum par terre, un camion qui me précédait vient de larguer le contenu de ses tuyaux... de gazole.

Quelques traces sur la combine, un phare antibrouillard en vrac, cela aurait pu être pire. Le soir je vais m'enquérir d'un nouveau phare, en doublant un poids lourd, un de ses pneus éclate, je passe à travers les morceaux...

Arrive chez mon concessionnaire, grimpe la rampe de l'atelier, puis redescend et horreur en passant à travers les bandes plastiques de la sortie, deux véhicules s'étaient garés derrière, et bien j'ai loupé les deux, comme quoi la chance...

En plein rodage, je m'arsouille seul dans des petites courbes, heureux. J'aperçois un panneau, pas le temps de lire, trop occupé à soigner ma trajectoire, je suppose que c'est mon temps au tour qui est affiché. Un obstacle imprévu surgi, casqué comme moi, sauf qu'il a un sifflet, un musicien sans doute. Comme il a l'air aimable, je m'arrête, peut-être est-il en panne, en manque d'affection. Ses premiers mots seront... des chiffres, 92 au lieu de 45 km/h. C'était donc ça le panneau, il fallait faire un chiffre multiple exact de celui indiqué, à 2 km/h près j'étais bon. Enfin je suis bon quand même, il sort son stylo pour me demander un autographe, et là je me réveille. Tout est en rêve, sauf le gendarme et le stylo...

Pour détendre, je lui dis pouvoir faire mieux car je suis en rodage, il sourit (c'est un motard après tout) et me conseille de ne pas faire ce genre de réflexion au chef qui est « moyen » en humour !

Donc c'est mon premier PV en excès de vitesse, et, au tribunal, il ne me loupe pas. La dame, en robe blanche et noire, m'accueille froidement en me disant : « vous avez été pris en excès de vitesse à moto, d'ailleurs vous êtes venu en moto ? », quelle lucidité. Je suis en face d'elle, en combine et intégral sous le bras, je suis impressionné par tant de clairvoyance. Par contre ce n'est pas la mansuétude personnifiée, je prends le maximum, retrait de permis et amende.

Pour une première fois, je suis stupéfait, et les droits communs, ils n'ont pas droit au sursis eux ? en plus personne n'était en danger, petite

route avec visibilité (la police était planquée derrière un mur...) aucune circulation.

Bref, cela ne me plaît pas du tout !

Je passe déposer mon permis à la préfecture dès réception du papier officiel, et la charmante personne qui est là me demande si je n'ai pas eu de problème la semaine dernière. Et bien, elle me fait un retrait anticipé, et me rend mon permis illico, il y a des baisers sur la bouche qui se perdent !

D'un autre côté, je pourrai dire aussi que je n'ai jamais été pris depuis 10 ans que je roule, mais quand même, pas de sursis cela ne passe pas. Donc je pars user mes pneus dans d'autres lieux, direction le Jura. Là il y a de la route qui tourne, il y a aussi des lignes droites, et je me fais choper d'entrée. Je suis un camion qui m'enfume depuis quelques kilomètres, premier bout droit en descente et hop, le radar en bas. Autre spécialité de l'époque avec le camouflage, se mettre dans les endroits pas dangereux, avec une longue période où l'on ne peut pas doubler, et un bout droit qui descend avec visibilité totale (d'où l'intérêt de se cacher pour eux...). Nouvelle prune, cette fois tout le monde est de bonne foi, et je prends une petite amende et pas de retrait.

Je reviens chez nous, et abat les kilomètres régulièrement, enfin presque. Ma bécane étant encore sous garantie, j'hésite à faire les révisions moi-même. Pourtant elle ne va pas bien, une petite fuite d'eau m'inquiète un peu. Ensuite la fourche trop molle fait que mon té de fourche inférieur vient en butée sur l'attache de mon protège carter, à chaque freinage un peu fort, donc tout le temps...

Les premiers modèles ont un problème de chaîne de distribution, cette chaîne dite « silencieuse » casse sans prévenir (forcément elle est silencieuse). On me demande de ramener la mienne quand j'aurai 14000 km, ce qui est le cas car je roule beaucoup. Je franchis la rampe qui mène à l'atelier, et bang, elle casse net au 14200e kilomètre, précis chez Honda. Je signale mes problèmes précédents la récupère et rentre dare-dare à Pau, car le lendemain je dois être à Paris.

Le moteur ratatouille, il vibre fort, la machine louvoie, n'avance pas, l'angoisse des pannes se jette à mon visage. Je suis dans une file de véhicules, je ne peux pas doubler, je n'ai plus les moyens en chevaux. En roulant j'aperçois

un véhicule de police en retrait de la route, il est contre un mur, le radar est posé contre son pare-chocs (c'est dire si je roule lentement pour enregistrer ces détails).

Quelques centaines de mètres plus loin, un pandore surgit du bord de la route, et me fait signe de m'arrêter ! Je me souviens d'un article dans Moto-Journal, il ne faut pas qu'il voit ma plaque, je le contourne et me gare face à lui. Il sent bien que les ennuis vont commencer, je suis à cran, machine qui ne marche pas et un mec qui a décidé de se défouler sur moi.

Je saute de mon destrier, les phrases échangées sont courtes et chargées de menaces, de part et d'autre...

« Vous avez été pris en excès de vitesse »

« Certainement pas, j'étais dans une file de véhicules que vous n'avez pas arrêtée »

« Ne discutez pas »

« Demandez à votre collègue quel est mon numéro d'immatriculation, c'est celui qui signale l'infraction qui doit aussi rédiger le procès-verbal (vrai à l'époque) »

Je sens que je ne me fais pas un copain, il continue sèchement :

« Venez dans le car »

Le procès-verbal est tapé par un petit jeune qui débute... et qui a rentré la tête dans les épaules, il est vrai que le ton monte.

« Vous avez relevé à 129 km/h (limitation 110) », je l'interromps par un non, et ne démord pas sur le fait que c'est son collègue qui doit venir m'interviewer. Et j'enfonce un peu plus le clou en lui signalant, que le véhicule est trop loin de la route, que le radar est situé contre une masse métallique, qu'il n'est pas muni de sa lunette de visée, qu'il n'est pas à la bonne hauteur... merci M.J. de tes conseils.

De rage il arrache littéralement le procès-verbal de la machine à écrire, s'aperçoit qu'il ne m'a pas demandé mes papiers. Je les sors et il prend sa plus grosse baffe, comme il est militaire (gendarme...) il est en face de plus gradé que lui, alors que j'ai 20 ans de moins. C'est un moment de jouissance extrême, il est hors de lui, le petit jeune est planqué sous la machine à écrire, il hurle de signer le P.V. Je lui répète qu'il n'est pas valide car il manque les renseignements concernant la position du radar, et lui dit que pour faire appliquer la loi, il faut la respecter soi-même. Il me laisse partir en me menaçant, je n'ai toujours pas signé le

P.V. En rentrant chez moi, j'écris au service juridique de Moto-Journal pour raconter mon aventure.

Et puis un jour je reçois un papier, j'ai 100 francs à payer pour frais de dossier (papier venant de la Préfecture), cela valait le coup de se défendre.

Il faut quand même que je monte à Paris, avant de monter, je démonte... ma fourche pour comprendre mes problèmes de non-tenue de route.

Pour palier à la trop grande souplesse de celle-ci, les mécanos ont « jeté » des rondelles au-dessus des ressorts, mais pas le même nombre de chaque côté... Et l'huile est bien sale pour avoir été changé, je ne suis pas content, les vibrations viennent de l'attache supérieure du moteur non fixée, ennuyeux sur un moteur porteur.

Le lendemain je pars sur Paris, elle bouge toujours, et évacue son eau de refroidissement sur les carters latéraux. Sur place, petite visite chez Kawasaki... et bien oui, mes amis de chez Japauto sont partis chez Kawa, petite bise à Suzanne et je lui pose la question de confiance sur qui peut m'aider. Elle m'envoie chez un sympa concessionnaire, celui-ci fait un petit tour pour confirmer, puis appelle ses mécanos... soulève la Cx et montre la colonne de direction qui n'est pas serrée. Effrayé par tant d'incompétence, il effectuera les retouches nécessaires, enfin plus d'incontinence. Moi qui étais pour le refroidissement liquide, j'avais du mal à expliquer que c'était nettement mieux de répartir la chaleur sur tout le moteur, alors que je perdais mon précieux liquide. Ce qui était inconcevable à l'époque, comme avoir une combinaison de couleur et un intégral 10 ans plus tôt... allait devenir la norme plus tard. Faudra qu'un jour je vous parle de mes ordinateurs...

Enfin ma CX est conforme, direction la Suisse, le Jura et retour sur Pau.

Cela fait 800 kms que je roule quand un collègue en 650 Kawa déclenche la bagarre, solution de facilité s'est-il dit ! Ma Cx est équipée de deux sacoches, d'une valise sur le porte-bagages, d'une sacoche de réservoir pleine. Je fais touriste en vacances, on échange un mot à un feu, et le feu aussitôt qu'il est vert. Il me met une valise (de plus) dans la longue ligne droite qui précède quelques

enchaînements de professionnels, premier virage, je suis dans son feu rouge, deuxième dans ses caches latéraux, troisième je creuse l'écart. Arrivée sur Pau, je l'attends à l'entrée de la ville, il me félicite pour la vivacité de mon moteur et l'agressivité de mon pilotage. Je lui dis qu'il n'avait aucune chance, je m'échauffai depuis 800 km...

Cette 500 me botte vraiment, sa tenue de route un peu approximative se modère bien, il suffit de la laisser bouger entre les cuisses. Dans les courbes, je me cale le creux du genou sur le bord de selle, et je la laisse bouger, glisser et tout va bien. J'ai envie de changement, le trail me démange depuis un bon moment, mais comme me dit Robert Assante, si c'est pour mettre un carénage et avoir les repose-pieds par terre... et bien je passe outre.

Je mets en vente le Cx et passe sur 500 XLS, que je modifie immédiatement, le réservoir passe à 21 litres (elle consomme à peine 4l aux cent), à moi les grandes randonnées. Les repose-pieds destructeurs de chaussures sont remplacés par ceux d'une CB750. Montage d'un galet en nylon pour empêcher la chaîne de taper le bras oscillant. C'est ainsi que je vais faire connaissance avec mes nouveaux concessionnaires Honda, les sémillants Philippe Bochet et Manuel de Montrémy, une amitié qui dure toujours..

Donc mon trail aménagé fait que... je vais plus vite au boulot, la tenue de route est géniale (forcément 140 kg...), la garde au sol géante permet des angles de folies, surtout qu'un pneu à tétines cela accroche. Mon premier aller-retour Toulouse montre bien mes intentions, j'ai des boulettes de gomme au-delà des sculptures... Il avait dit quoi Assante ? oui mais je n'ai pas de carénage, donc cela ne compte pas ! Avec cet engin, j'aurai l'honneur (avec mes collègues du moto-club de Francazal) de faire l'ouverture du circuit de Candy, face aux caméras de la télévision locale. On a été sage pendant le tournage, ensuite le chef a dit qu'on pouvait y aller, on ne s'est pas gêné.

Il y a bien le frein qui est un peu juste, m'en fou je ne freine pas, enfin moins avec celle-là, c'est vrai que j'ai toujours affaibli mes fourches ce qui n'est pas en ma faveur. D'ailleurs sur ma Pan... plus tard, plus tard.

Avec ce 500XLS, je vais partout, au printemps nous décidons de faire une visite surprise à quelques préparateurs. Jewel pour les sidecars, Godier-Genoud, BFG qui se demande comment on a pu avoir leur adresse... Tellement surpris qu'ils me laissent photographier leurs protos (visibles sur le site). Une année de bonheur pur, seul handicap, je ne peux pas transporter grand-chose, et cette chaîne qui balance tout ce qu'elle peut comme saloperies.

C'est décidé, mon frère qui a fait l'acquisition d'une 500 Cx me fait trop tirer la langue avec son confort et capacité d'embarquement. J'y retourne donc et commande une autre 500 Cx, la XLS m'étant reprise par MB Motos.

J'ai prévenu la direction qu'en général il y avait toujours des petits problèmes quand je faisais l'acquisition d'un véhicule. Ils sourient de manière condescendante, moins déjà quand la première Cx arrive, en sortant le carton la machine apparaît... avec le cadre plié. Et moi qui venant de leur dire de ne pas enlever le carton d'emballage sinon elle n'allait plus tenir la route...

Pas grave, elle retourne chez Honda France et il m'en commande une autre... qui est oubliée sur le quai à Bordeaux, pas grave j'attendrai la semaine prochaine.

Enfin elle arrive, intacte, je choisis un carénage tête de fourche pendant qu'ils montent mes amortisseurs Fournalès (je vous avais dit que j'avais de l'avance...), enfin essaie, car ils ne se montent pas ayant été loupés au niveau de la fixation supérieure. À moins que cela ne soit la Cx qui ait été modifiée.

Je rentre chez moi, sors le carénage de l'emballage, et cherche vainement les fixations. Retour chez MB, et mes deux concessionnaires déballent la demi-douzaine de carénage restant... ils ont tous leurs fixations, bref le train-train.

Après que tout soit en place, amortisseurs modifiés compris, je prends la route Toulousaine, et dans une grande courbe en appui, un joint d'amortisseur lâche et les 9 kg de pression évacue l'huile... sur mon pneu arrière. Longue glissade, mais pas de bobo, je m'arrête et évalue le problème. Retour chez Fournalès qui est en banlieue Toulousaine, le chef est étonné, nous n'avons jamais de

problème. Le seul que nous ayons eu, étant un jeu ne s'étant pas monté sur une 500Cx, le destin quoi!

Enfin je suis sur les rails, et recommence ma petite vie tranquille sur machine ultra-fiable. Juste rythmé par les changements de pneus. Eh oui, depuis les incidents de la machine loupée en révision, je fais à nouveau tout moi-même. Sauf les changements de pneus, et justement là...

Pendant que ma machine est en cours de changement de chaussures, ils me prêtent une 500Cx d'occasion, que je vends dans la foulée en région Toulousaine. Seule condition, que le pneu arrière soit changé. Je ne suis pas à un aller-retour près, et je fais le transport de la machine. Pneu neuf à l'arrière, j'attaque normalement c'est-à-dire dans tous les virages, et puis un freinage plus appuyé et hop l'ancrage du frein arrière qui se taille. Mal serré, il laisse échapper la tige de frein qui s'enroule autour du moyeu arrière, du moins jusqu'au blocage de la roue. Je me retrouve debout sur les repose-pieds chargeant la roue avant pour laisser l'arrière s'ébattre à sa guise, après m'être arrêté sans mal. Je constate pour la première fois qu'un motard ne s'arrête pas pour m'aider, moi qui me suis arrêté si souvent, j'ai du mal à l'avalier. J'ai mis cela sur le compte qu'il devait avoir eu du mal à démarrer son Italienne et qu'il avait peur de caler. Bref je me débrouille seul, et livre mon colis. Je récupère ma belle rouge avec ses beaux caoutchoucs neufs, je me souviens de la phrase avant de partir, tu verras, ils tiennent bien sous la pluie. Et bien heureusement, il pleut fort et j'ai encore 200 km à faire. Ligne droite, dites de Gers (pour ceux du coin), celle avant le virage à droite dit de Johnny (oui, oui, il s'est jeté dans ce virage). Effacé derrière ma bulle, je fuse un bon 150 km, repère mon panneau virage à droite et freine... bien plus tard, ou plutôt pas du tout car je n'ai rien sous la poignée. Pensant que c'est comme les pansements il y a de l'air dedans, je pompe pour avoir du Lockheed à me mettre sous l'étrier, rien de rien.

Bien, c'est le moment de prouver que je passe vite sous la pluie, je tombe (pour commencer) deux rapports, freine comme je peux du rien arrière. Me glisse sur le côté pour éviter l'angle trop important, et passe comme une bête avec maestria. Tout à l'admiration de mon talent, je

remarque qu'au bout du flexible droit (heureusement que ce n'était pas le gauche) pend l'étrier de frein. Après m'être arrêté, le manque d'aérodynamisme aidant, je constate que les écrous d'étriers n'ont pas été serrés et se sont taillés. Le mécano qui a fait la manip est effondré, il est tellement dérangé pendant son boulot qu'il n'arrive plus à se concentrer. Il démissionne pour qu'il n'arrive pas d'accident plus grave.

Anecdote sur les sacoches que j'ai installé le système de fixation Krauser se plie et elles bougent terriblement. Un Nord 2501 s'étant crashé en bout de piste de Toulouse, une porte s'est taillée au décollage, puis le pilote a eu un problème de freins, puis il a rentré le train et une seule jambe est rentrée, bref on aurait cru que j'étais aux commandes. Donc après ce crash, il y avait de la pièce dispo, et j'ai taillé ma pièce dans ce Nord, après on s'étonne que j'avionne sur la route...

Je me réinstalle à nouveau à Pau, mais en tant que civil cette fois, je fais encore la route sur Toulouse, mais moins souvent. Les ballades se succèdent normalement, cette bécane est vraiment géniale, et pourtant Honda la passe en 650 en retouchant tout. La nouvelle ne me plaît pas, je n'aime la position. Et puis j'ai eu la 500 Turbo tout un week-end, et celle-là me convient bien. La presse de l'époque râle parce qu'ils attendaient un modèle sportif, alors que c'est une super-routière, nettement plus d'espace habitable, un moteur jouissif au possible, tellement que l'embrayage patine, puis le pneu arrière avant d'avoir l'adhérence. Mais quelle expérience. J'essaie aussi d'autres machines, XLV750, CBX750, GoldWing. Bref je cherche une remplaçante. Puis je me lance dans la création d'une société, abandonne la moto quelques mois à peine, et revends mon 4 roues très vite, je ne supporte plus de ne pas sentir la pluie me taper amicalement sur l'épaule, d'avoir une petite onglée matinale. Et puis mon frère s'offre un de ses rêves, la VF750S, le modèle routier, avec compteur numérique, 6 rapports, antivol à fibre optique niché dans le cadre. J'essaie et je suis conquis, elle pousse sans brutalité mais une fermeté que j'aime bien. Et bien pour une fois, je vais suivre « le petit », il a parcouru 40 000 km la première année, et tout va bien. Et puis il passe sur une GoldWing d'occasion. Je saute sur le nouveau V4, qui

entre-temps à perdu son afficheur digital et son antivol, version économique. C'est vrai qu'elle n'est pas chère, et puis le cardan est un atout que ne néglige jamais.

Elle est là, c'est géant, les premières balades sont superbes, et puis cela se gâte immédiatement. Elle ne veut pas tourner sur ses 4 pattes, 3 lui semblent suffisants. Elle n'a plus de reprise, la consommation s'envole, aucune réponse à l'horizon. Je décide d'aller voir plus loin, monte chez Japauto où l'on me jette... la seule personne que je connaissais encore m'ignore délibérément, l'esprit motard est mort chez eux. Pas content du tout, je débarque chez Honda France ou après quelques négociations, je suis reçu à l'atelier. Tout le monde est sympa, on me change les bobines, bougies. Quelqu'un essaie la machine, je l'entends tirer dessus (salopard, elle n'est même pas rodée), et puis il rentre. J'entends le moteur ratatouiller, et lui m'assure que tout va bien, je démonte les bougies et lui montre. Sans être raciste, ce n'est pas normal qu'il y ait trois blanches et une noire, ce n'est pas de la musique ! Je crois que je les fatigue, et je pense qu'ils ne savent pas quoi penser justement, pour moi c'est terminé. Je rentre, un mécano Palois démonte les carbus (ce qui me rassure, car je suis certain que c'est un problème d'alimentation), fait un réglage ultra-précis, et me prévient que si cela marche, il ne saurait pas pourquoi. En fait elle marchera quelques jours, le temps d'écrire à Honda que quelqu'un y était arrivé... J'ai même failli tomber dans une courbe, quand elle est passée de 4 à 3 puis 2 cylindres, heureusement j'avais une paire de rame pour sortir de la courbe. Je jette l'éponge et revends la machine.

Je me penche sur une nouvelle, un V2 à cardan, une routière quoi, comment une XLV c'est un trail ! et bien on va voir ça, dans le prochain épisode...