

Il était une fois... heu non, il n'y a pas de fée, ni de princesse, ni de Prince Charmant (quoi que !), mais bon j'aime bien démarrer par « il était une fois », et puis c'est moi qui écris, donc j'y vais.

Il était une fois un motard, période pré-Joe Bar Team, c'est dire si cela date. C'est simple, les moteurs marchaient avec des bougies, maintenant aussi ? et le top, c'est d'avoir un réservoir au gaz. Cela ne va vraiment pas être simple à raconter si je suis tout le temps interrompu !!

Donc, un matin tranquille où mon grand frère me promenait dans la luzerne, nous traversons un chemin, et vlan, une moto passe et me rentre dedans. Guidon qui me heurte la tête, roue qui me laboure la cuisse. C'est parti pour la passion moto. Mon papa m'amenant voir les avions au Bourget, cela en déclenchera une autre. Puis j'écouterai chez un de ses collègues ma première chaîne Hi-Fi, troisième volet passion. Le quatrième complète au moins deux des précédents. Il faut immortaliser tout ceci, rien de mieux que la photo. L'informatique viendra sur un coup de tête, déjà bien touchée par le coup de guidon ci-dessus mentionné.

Voilà le décor planté, maintenant c'est parti pour la rubrique motard.

L'an 1968, je sors d'une école de l'Armée de l'Air, bah oui mon prof de maths m'a prédit un avenir sans technique voire réformé avec mon physique rachitique, j'ai bousculé les prédictions et me voici radio dans l'Aviation militaire. Bref en plein mouvement contestataire, je m'achète mes premières revues motos, afin de préparer mon arrivée dans ce monde qui ne m'attend pas.

Année 1969, prudemment je démarre sur un CB50, il me faut faire mes preuves afin d'être digne d'être parmi eux, vous, nous. L'hiver 1969/70 est particulièrement hard, cela pèle fort (celui qui a lu Pelforth va au piquet, ceux qui ont cru lire 1669 et qui comprennent pas pourquoi je change de marque en cours de route les rejoignent !).

L'hiver est rude, je suis équipé comme un vrai (cuir VogueSport) et je me prends des pelles comme les autres. Jusqu'à deux dans la journée, le verglas, les congères, tout y est. Un matin je suis tellement entraîné que lors de ma deuxième gamelle, en cours de glissade, je

coupe l'essence, le contact. Tout juste si je n'ai rempli un constat avant l'arrêt de la machine. J'apprends assez vite qu'il vaut mieux descendre en marche quand la bécane n'est plus sur ses deux roues, la dignité en prend un coup, mais on se fait nettement moins mal.

La limite en puissance, fait que j'utilise au maximum le reste, ne reculant devant aucune distance, j'abats force kilomètres. Je fais connaissance avec mon premier concessionnaire douteux, à la première révision, je perds mon bouchon de vidange, et l'huile cachée derrière. Mais bon, c'est de ma faute, j'aurai dû vérifier qu'il était bien serré. C'est vrai quoi, je donne à réviser et je ne contrôle pas derrière. Merci de la leçon. Je ne cite pas la personne, il est mort de vieillesse depuis longtemps, comme quoi la justice divine...

C'est bon, un an de pisse-feu, je suis prêt. Je m'inscris au permis et viens pour ma première leçon... sous 15 cm de neige, le moniteur vrille son index sur la tempe et me renvoie dans mes foyers (de quoi attraper un chaud et froid).

J'insiste les semaines qui suivent, et à la troisième leçon de conduite, il jette l'éponge. Cette petite nature ne supporte pas d'avoir le genou au ras du bitume (et oui à l'époque il montait derrière, le fou), il m'estime prêt en conduite, voire même avec des habitudes de pilotage inadaptées pour passer un permis conventionnel.

Et hop, passage à la CB350, vous notez je ne cite aucune marque, même pas mécéné mon site. Ah la chienne de bécane, je pensais que 350 c'était un bon numéro, et bien pas celle-là. Tout trajet supérieur à 200 km s'achevait par un retour casque à la main, par tous les autres moyens de locomotion, hormis l'avion car je n'arrivai jamais à aller bien loin. Lassé par les concessionnaires de banlieue, je me projette chez Japauto, où je trouve des oreilles attentives, des conseils avisés. Bref tout ce que je cherche, et bien plus, mais n'anticipons pas. Malgré leurs soins, ma bécane ne marche toujours pas, et un magasinier a une parole malheureuse après une des nombreuses interventions : on a changé les roulements d'arbre à cames, ouch, il tourne sur paliers...

Bon, comme je suis très en colère, j'écris à la revue Motorama et à... Soichira Honda au Japon. Deux fois mouche, Motorama écrit à Honda France pour les menacer de faire paraître ma lettre dans toute la presse moto, et Monsieur S. Honda me répond et en même temps explique à l'importateur qu'il vaudrait mieux agir sinon son courroux va tomber sur le cou de quelques-uns. Mon précédent passage chez Honda France s'était mal passé, il trouvait normal qu'un de mes pots laisse échapper de l'huile, nous n'avions pas les mêmes notions de mécanique apparemment.

Donc Honda France se venge sur Japauto qui était le seul à se plier en quatre pour m'aider, nouvelle lettre à l'importateur, et tout rentre dans l'ordre pour les responsabilités. Pour prouver l'esprit Japauto d'alors, lors d'un démontage de mon CB, j'eus besoin d'un tournevis adéquat. Parenthèse technique, à l'époque un tournevis adéquat permet de démonter tes vis, puis de les jeter (métal mou de l'époque) et d'en mettre des neuves au remontage. Le tournevis inadéquat te nique les vis AVANT de pouvoir les démonter, tu finis l'opération à la perceuse, puis tarauds et vis d'un diamètre supérieur. Donc Robert Assante me passe le bon tournevis, un dimanche ! plus dévoué au client, il n'y a pas. Je prévient de suite, je dirai régulièrement du bien de Robert, et si cela ne vous plaît pas, allez voir sa photo sur la partie Japauto du site, non mais !

Malgré tout, je ferai des bornes avec cet engin. Afin d'être digne du monde motard, je vais m'entraîner sur une petite route de campagne, pour ne pas ralentir tout le monde quand je sortirai avec les « grands ». Quelques mois plus tard je m'apercevrai que ma petite route est en fait celle où se déroule une course de côte... celle de Méru, c'était un bon terrain.

Bon je suis prêt, première sortie vers le monde civilisé. Direction ma première concentre, Reims, appelée les Coupes de Noël. C'est vrai qu'en décembre, la région est fraîche...

En arrivant, arrêté à un feu (rouge forcément, sinon je ne vois pas l'intérêt) à côté d'un 750 Honda, je rêve de la fiabilité de la bête. Le propriétaire décide de me montrer comment elle démarre vite, et hop il reste sur place. La chaîne n'a pas supporté le traitement, et au passage, elle en met un petit coup au carter. L'inconnu a plein de pièces dans sa sacoche de

réservoir, mais pas de tournevis cruciforme pour démonter le carter de sortie de boîte. Donc j'ouvre une de mes sacoches « pur cuir », ou j'ai tout l'outillage pour cette ^\$) çà de bécane. Pendant l'intervention, on fait connaissance, et l'inconnu ne le restera pas, car il s'appelle Georges Martin. On se croiera à la Bastille, se verra dans son magasin quand je chercherai des plaquettes pour mon frein de 350 Motobec'. Au retour, je m'arrête à nouveau pour venir en aide à d'autres motards en panne, ce qui était vraiment courant au début des années soixante-dix. Aussi bien d'être en panne, que d'être secouru. Un simple arrêt pipi, et hop 15 motards pour te la tenir.

Donc je viens en aide, et prends mon premier passager dont la BM vient de rendre l'âme. Pour ne pas pénaliser ses camarades (450 Honda), je me sors les tripes. Trajectoires au cordeau (enfin autant que l'on peut avec une machine qui ondule du cadre), freinage d'outre-tombe, passage de rapports brefs pour ne pas perdre 1/10e de seconde. Et puis premier arrêt ravitaillement, ses collègues nous rejoignent, tous rouges. Ils me demandent d'aller moins vite car ils ne suivent pas, mon passager provisoire répond spontanément qu'on n'attaquait pas. Ça y est, je fais partie de la famille. Je me demande même si ce n'est pas cette fois où je deviens membre fondateur de l'esprit Joe Bar.

Bien que 68 soit passé, je garde un souvenir ému des pavés, à Nanterre. Concentré sur ma trajectoire, j'ai oublié quelques paramètres dans le concept motard + moto + route, et comment ils doivent rester ensemble. C'est qu'il peut pleuvoir, les pavés être disjoints, et le tout dans une courbe en dévers. Et hop, après une longue glissade j'arrive aux pieds d'un agent de Police, après un bref « laissez j'ai l'habitude », je remonte sur mon destrier et inscris cette brève aventure dans la liste des expériences positives.

L'organisation, il n'y a que ça. Je décide de faire un crochet par Montlhéry pour voir les essais du Bol 70, comme d'habitude il pleut. Une intersection normale (bande plastique sur pavés polis), glissade et boum dans une automobile. Les attaches du carénage se sont repliées et j'ai les jambes coincées, quand je tape, les repose-pieds me transmettent le choc et je suis

complètement paralysé. Et comme la vie est bien faite, le conducteur automobile est médecin, et nous sommes devant un Hôpital. Je n'arrive pas à bouger ni parler, la police conclut au décès (heureusement qu'ils n'ont pas creusé tout de suite le trou !). Le service d'urgence arrive avec le brancard et me dit de faire cela dans la cour la prochaine fois, cela leur évitera de sortir. Ils ont plus d'humour que la Police sur ce coup-là. M'enfin, 30 minutes plus tard je ressorts des urgences tout fringant, même pas une égratignure... Un petit trou en bas de la fourche, un peu de métal liquide et c'est réparé.

Allez, je me lance sur de plus longues distances, direction Bordeaux, première concentration du Burdigalien. Il fait un peu frais, premier ravitaillement à Tours, le thermomètre est calé sur -7° . Les motards parisiens abandonnent en cours de route, la route est verglacée, je n'arrive pas à faire la différence entre les écarts de trajectoire provoqués par mes mauvais pneus ou par la glace. Je ne lâche pas prise, et me retrouve dans la concentre. Le lendemain, impossible de repartir, il neige fort le matin, puis verglas. Bordeaux est immobilisé. Enfin vers 14 heures je peux repartir.

Quand la nuit commence à tomber, ma moyenne aussi, le moteur commence à émettre des bruits bizarres. Il agonise lentement et je finis à l'arrêt à 40 km de Paris, le thermomètre s'est fixé à -15° , là il fait franchement frais. Mais je suis fier de ne pas avoir lâché prise, Moto Revue titrera au sujet de cette concentration : les motards Parisiens ne dépasseront pas Tours, et moi alors ? malgré un courrier avec une photo à l'appui (neige tombant sur une 350 immatriculée 92...) il ne rectifie pas. Trop fier les journalisteux !

Et puis la poisse s'arrête avec cette machine, je la revends et m'expatrie sur un atoll du Pacifique, histoire de récupérer financièrement et d'apprendre la méthode Zen en morse (astuce destinée aux opérateurs radio, désolé pour les autres).;-)

Tome II

Ça y est, je suis sur mon atoll du Pacifique. Premières impressions, il faut aimer l'eau, lagon à l'intérieur et océan Pacifique à l'extérieur. Entre les deux, nous, sur une bande de terre (en fait les lèvres d'un volcan) qui n'excède pas 40 mètres. Si tu rentres ivre le soir, tu mets un pied dans le lagon et un dans l'océan, pourtant ceux qui n'aiment pas l'eau survivent...

J'aime bien l'eau, mais je ne sais pas nager !

Objectif numéro 1 : ne plus avoir peur, objectif 2 : plonger d'un endroit d'où personne n'ose le faire, c'est dire si le numéro 1 est important. C'est réglé en un mois, cela paraît court, mais c'est long quand c'est toi qui t'y colles.

Petite expérience de scooter sur Tahiti, un tour de l'Île et hop une superbe crevasse en pleine courbe en duo, légèrement à l'attaque (pour pas vexer le scoot j'angle comme avec une vraie moto) on sort de la route. Le temps de changer de roue (le seul intérêt du scoot en fait) et l'on était « empalé » par les moustiques, la taille d'un rapace et le bruit d'un chasseur, j'exagère à peine...

Pendant ce temps, les finances remontent, j'ai deux choix possibles, 750 Laverda ou 750 Honda. Donc, je commande une 750 BMW série 5, bah oui je pensais à la 600 mais la grosse consommait moins. Comment, j'avais dit Laverda ou Honda, je fais ce que je veux, ce sont mes sous !

Bref je reviens sur la terre ferme, un mois de congés, génial je vais me goinfrer de kilomètre sans tomber en panne ! et bien non, la police absorbe tout le stock de BM. La mienne arrivera avec un mois de retard. Pas grave, mes congés n'ayant pas été décomptés par erreur, je retourne illico en vacances :)

C'est fait, je prends livraison chez Daniel Motos de mon destrier. Génial un gros réservoir, un flat qui pousse, autant qu'une 4 pattes d'ailleurs, car plus légère.

Direction partout, avec arrêt dans le Jura à une concentration. De nuit je pars faire un tour et hop ma bécane cafouille, pourtant j'ai du carburant... elle ratatouille tellement qu'elle finit par s'arrêter, j'avise un hôtel en pleine montagne et m'y arrête. En fait je m'y installe car arrêté déjà je suis. Le proprio me regarde de travers (encore un voyou qui fait du bruit),

puis comme sans équipement, je ressemble à un mec normal, il m'ouvre sa table, son garage (d'où il sort sa voiture qui couchera dehors). Et extraordinaire hasard, au cours de la conversation, il s'avère que mon frère aîné était descendu dans cet hôtel quelques années auparavant, et le proprio lui avait donné un chien ! étonnant non ?

Le lendemain miss BM repart au quart de coup de kick, et hop, à peine l'hôtel disparu dans les rétros, plouf re-arrêt. Une voiture s'arrête, les organisateurs de la concentre... en fait je me suis trompé dans mon calcul de distance (à peine 100 km, vous n'allez pas chipoter) et il me reste très peu de carburant et surtout la différence de température, jour-nuit, a créé de la condensation qui émulsionne et bouche partiellement les gicleurs.

Donc la fiabilité n'est pas en cause, heureusement car le premier mois j'ai déjà bouclé 4 500 km, le deuxième je suis à 9000, c'est ça l'état de manque, après on se goinfre.

Je sillonne toutes les concentres, sans passer inaperçu, car sur ma bécane pépère (enfin mémère, c'est une fille la BM) j'ai souvent les cache-culbus sur le bitume. Et comme je circule (71) en intégral et combinaison de couleur, j'ai un certain succès. Du type, tu as vu l'andouille avec son heaume, il se croit sur Mars ou quoi. Une combinaison turquoise sur une bécane de vieux, noire en plus ! Et bien oui, en plus la maréchaussée a choisi la version blanche, restait plus que les noires pour les « civils ».

Direction la Vallée de Chevreuse pour ma première sortie avec des collègues de ma ville, je reste prudemment derrière avec mon passager qui fait sa première sortie. Par pur réflexe, je double mes compatriotes un par un, ou par paquet de douze, c'est selon. Dans les dernières courbes, tout est par terre, cache culbuteurs, pots, sacoques. Rien que du très normal, par contre la courbe se referme net, je sors large, disons franchement large. Roulage sur les feuilles mortes (elles n'aident pas à freiner ces chiennes), j'évite un premier arbre, un deuxième, bucoliquement vôtre...

Les choses sérieuses reprennent, mon virage est sous moi, je viens de grimper le talus et je décolle allègrement. Calé sur ma trajectoire aérienne, j'aperçois mon passager qui m'a lâchement abandonné, il glisse sur le dos l'ingrat. Ingrat mais surtout inquiet, car jusqu'ici

il n'a rien et il ne voit pas d'un bon œil mon arrivée. Je l'ignore délibérément et atterri de l'autre côté de la route, dans des feuilles mortes que je n'avais pas encore foulées aux pneus. Même pas mal, même pas blessé. Pourtant à la remise en route quelques instants plus tard, le temps que mes copains arrêtent de rigoler bêtement, de me féliciter pour ma remontée spectaculaire, de recevoir l'accolade mon passager ému de sa première sortie où il a vraiment tout eu... bref à la remise en service, ça brinquebale dur. Le moteur cogne, j'arrête et ouvre le carter avant, dans lequel je trouve le système d'avance à l'allumage qui avait lâchement abandonné son poste. Je remets cela en place, et elle tourne rond. Enfin elle tourne rond, mais elle m'envoie plein de carburant sur les bottes, après un plein, la consommation s'affiche à 100 litres au cent. On décide de la laisser sur place, et d'aller demander conseil chez Daniel Motos, les mécanos pensent qu'elle peut avoir avalé du sable, donc il faut démonter les carbus, plier les pattes des flotteurs, sortir les gicleurs, le pointeau et tout nettoyer. Ils m'apprennent dans la foulée à faire un niveau de cuve indispensable après ce type de démontage. On y retourne, ce qui permet de faire connaissance avec la RD350 Yamaha, sympa, mais on a vraiment l'impression d'aller vite, alors qu'au compteur il n'y a vraiment pas grand-chose. Je critiquerai plus tard, c'est trop loin à pieds :-)

En fait le sable venait d'un plein de carburant, il y en a plein le réservoir. Les pistons-cylindres traités à la silice ont dû accélérer le rodage, car la bestiole est vraiment performante. Et déjà l'idée d'aller voir sur une piste, ce qu'il en est me titille.

Confirmation de sa vélocité à un feu rouge. Nous sommes arrêtés (nous, car c'est mon jeune frère qui s'y colle à la place du passager volant) à un feu. Une CB750 est à côté de nous, petit bonjour et lui nous snobe avec sa passagère, enclenche la première puis donne des coups de gaz. Passage au vert, il est cloué sur place, le couple du flat était plus fort que le sien (de couple, suivez bon sang), il tire la tronche. Le feu d'après on part calmos, et dans le souterrain de l'Arc de Triomphe, on le crucifie dans la courbe en le passant avec 20 bornes de mieux. Je pense que l'on est responsable d'une scène de ménage...

Tiens ce week-end, je vais au pèlerinage Bordelais, vous savez la concentre très en dessous de zéro. Pas de problème cette année, température normale, il fait presque beau. Le calme avant la tempête, le retour se fait dans une tempête effroyable, j'ai du mal à rester sur la route. D'ailleurs sur un pont, je suis pris par une bourrasque (la route est mouillée) et je suis envoyé par le travers dans un rail. Je suis coincé entre la machine et le rail, ce qui est plus aisé qu'entre l'arbre et l'écorce, j'en conviens. Une petite accalmie me donne la force de me sortir de là, un bidon d'huile qui vient de s'envoler d'une station-service vient heurter la fourche, il était plein ! je zig plus que je ne zag et reste sur mes pneus. J'arrive enfin à Paris, complètement hébété par la lutte, mon frère me demande si ma combine de pluie m'a bien protégé. Le sourire me fait douter et quand je descends la fermeture éclair, il n'y a plus que cette fermeture et des lambeaux de plastique, content d'être arrivé en entier. Il va me falloir une bonne journée avant que l'envie de repartir me reprenne.

Je sors de l'anonymat en lisant un article de Moto Revue, ils essaient la R75 et concluent que la position du moteur interdit tout contact des caches culbuteurs sur le bitume, d'ailleurs ils offrent un an d'abonnement à celui qui y arrive. Bon, à la révision de ma BM, le mécano passe les doigts à travers le cache complètement râpé, il me sermonne en disant qu'une BM et gna gna gna. J'ignore superbement et écris à Moto Revue, qui égale à elle-même ne réponds pas, ne rectifie pas, bref je les hais. Ensuite j'écris à Motorama, et hop ma lettre passe et en plus il m'offre 6 mois d'abonnement.

Suite à ce courrier, coup de fil d'un motard devenu ami et faisant son service militaire : « j'ai un copain qui m'affirme que c'est impossible », donc rendez-vous pris en soirée et feu d'artifice pour convaincre le Saint Thomas.

Et puis la vie de la BM tourne court, l'amenant en révision et en doublant un automobiliste allemand, il fait un écart, moi aussi je peux. Malheureusement le refuge pour piéton en béton refuse de faire de même, de face, cela fait mal... à la machine. Je m'en tire avec un doigt de pied foulé, la BM est tellement abîmée que je ne peux faire réparer. Les vieux de

l'époque qui ont encore des revues (Motorama...) de cette année peuvent la voir, elle a servi de publicité pour Daniel Motos.

À l'aube de son 6e mois, elle me quitte, elle a bien mérité une retraite anticipée.

Plus de sous, je regarde en dessous ce qu'il se fait.

Motobécane vient de repartir, la première 125 passe en version LT, je saute sur ce modèle et hop, la hargne me reprend. Motobec'c'est solide, et bien on va voir.

Rodage classique, petites routes sans trop tirer, révisions 500/1 500. Et c'est parti, direction Rouen pour aller voir quelques courses. Je vois mon mécano BM qui fait sa première sortie, il a du mal. Puis c'est l'hécatombe, les pilotes tombent dans tous les sens, les organisateurs sont largués, les commissaires en dessous de tout. C'est Christian Villaseca, le boss de Japauto, qui part avec le balai pour nettoyer la piste, l'enfer.

Je rentre et il pleut des trombes d'eau, j'ai oublié ma combine de pluie, le cuir, ce n'est vraiment pas étanche !

La combinaison restera une partie de la nuit devant un radiateur, car Rouen ce n'est qu'un galop d'essai. Le lendemain direction... les Chamois à Pra-Loup, comme c'est un peu court, je passe par Carcassonne claquer une bise à ma famille en vacances. J'y arrive à 16 heures et ils écarquillent les yeux. J'ai attaqué de bout en bout, seul un contrôle de police (en pleine campagne, il s'ennuyait) et les pleins me feront couper les gaz.

Et je prends d'assaut la montagne, deuxième sortie d'anonymat, ou comment se faire des potes en les faisant marrer... J'ai une hargne pas possible, j'attaque partout, le petit 125 à une tenue de route démoniaque, je double dans toutes les courbes. Une qui se referme (décidément...) me fait tirer tout droit, je saute le petit fossé en béton, remonte la pente (il faut toujours remonter la pente mon fils) évite un arbre, un deuxième (le train-train quoi) et, en fin d'élan, j'abandonne le navire en tombant en arrière. Ma tobec's'accroche à une branche basse, je déboule sur la route, me relève pour voir ma bécane accrochée dans l'arbre. Et à ce moment, tous les motards doublés s'arrêtent, les encouragements fusent : « t'attends qu'elle soit mûre pour la cueillir (elle est verte...) », «

salut vieille branche », « qu'elle était verte ma bécane », « l'arbre qui cache la forêt qui cache la moto ». Bref je hausse les épaules, car celui qui a le plus d'humour (en quantité) à une 750 Suzuki rose ! il n'y a pas de quoi faire le malin !! On décroche dans tous les sens du terme, et je repars un rameau entre les dents.

Concentre normale (et la dernière des Chamois), coincé dans la montagne toute la nuit, orages de grêle, bécanes et tentes qui dégringolent sur la route. La vie normale des motards de l'époque. Je n'ai donc pas dormi et je repars pas frais mais toujours hargneux, à mon retour sur Paris, j'aurai fait 4 000 km en 5 jours, c'est là que j'ai aimé Motobécane.

Il y a des défauts, son frein avant qui broute (m'en fou, je ne freine pas), et plein de qualité comme la tenue de route, un certain confort (la selle est large et longue).

Elle me cause quelques soucis, de temps à autre elle ratatouille, à chaque fois que je démonte (carbus...) je ne trouve rien et elle repart. En fait, ce sont les vibrations qui se concentrent sur les antiparasites et qui finissent par casser l'électrode centrale de la bougie. Ce qui occasionne des arrêts d'allumage, j'ai mis du temps à trouver, c'est à cette occasion que je commencerai mes visites à l'usine de Pantin. Ces arrêts finissaient par endommager les bobines, quand elles ne marchaient plus, hop direction l'usine changement des bobines et je repartais. Un jour, des drôles de bobines sont installées sur ma machine, la rumeur de la 350 étant déjà dans l'air, je pose la question pour savoir si je suis en train de tester les nouvelles bobines. Sourire pour seule réponse, cela me suffit, j'aurai une 350. Pour cela, il faut me rapprocher d'un autre concessionnaire, ils n'ont pas tous l'agrément 350. Je vais donc faire du harcèlement auprès de Granet-Pelissier en banlieue Parisienne. Nos rapports sont amicaux, et il me promet une 350 pour mon anniversaire, en fait cela sera une des machines de présérie qui arrivera chez lui. Normalement elles sont destinées aux expos, à circuler dans les manifestations et foires, bref je me sens très nettement privilégié.

Et la promesse est tenue, je prends livraison à la date prévue. Pas le temps de finasser, je dois rejoindre mes parents à Pau, dans la semaine les révisions des 500 et 1500 km sont effectuées. Direction la province pour le premier voyage du 3 1/2. Petit bémol, la boîte est tellement dure, qu'il me faut glisser un morceau de chambre dans la botte tellement elle fait mal. Et puis les pneus (des protos Michelin) ne sont pas terribles, je glisse sur le sec à l'accélération. Forcément il pleut des trombes pendant tout le voyage, je deviens spécialiste du mouillé grâce à ce trajet. J'ai des trajectoires inhabituelles, je glisse des deux roues en permanence, je ne sais pas où est la frontière entre l'angoisse et le plaisir. Mais être au guidon de cette machine quasiment unique (elle sera commercialisée après le salon, et nous sommes en juin) c'est un plaisir que je souhaite à tout motard.

J'arrive en vie à Pau. Première sortie avec mon passager/cobaye de frère, et hop, on se tape un chien sur le circuit (situé en ville). Je l'avais instruit juste avant, en cas de gamelle, tu passes sur le dos et tu écartes les bras. Le plus de surface portante possible pour freiner sans se retrouver en train de faire des cabrioles. La roue avant se met de travers et je passe par-dessus la bécane, quelques tonneaux et dizaines de mètres plus loin (mon frère a appliqué les consignes et s'est arrêté en 3m50), la machine a vieilli. Le chien va bien, merci.

Donc je décide de jeter mes pneus sans adhérence, et d'adhérer aux K81, qui à l'époque s'achètent sous le manteau. Après avoir rendu visite au concessionnaire Motobécane de la ville (Labarthe), qui, surpris d'en voir une, s'empresse d'aller faire un tour avant de me dire qu'il n'a pas ce que je cherche (pneus, et repose-pieds). Direction la concession BMW, le monsieur charmant (Domecq-Larrieu) aussi surpris que le précédent, me ressoude le repose-pieds et me sort deux K81 vieillis en fût de chêne, comme la tradition et la technique de l'époque l'exigeait.

Retour sur Paris enfin bien monté (je vous en prie, pas de réflexions déplacées, il y a des jeunes qui lisent !). Pas une panne d'essence malgré l'absence de position réserve, juste les amortisseurs qui ne me plaisent pas, et puis il y a les bosses de la chute qui me chagrinent.

Je jette les amortos, remplacés par des Betor. Ça y est, j'y suis, juste encore un problème au freinage, les plaquettes sont un peu dures.

Ma machine blessée va se faire relooké au magasin de Michel Rougerie, décabossée et repeinte en rouge sombre, avec des paillettes métalliques du plus bel effet.

Je reçois tout juste les monogrammes en relief Motobécane, pas celui de la cylindrée. Pas grave, j'avais déjà mon idée, avec un autocollant M de Motobécane, j'écris au Lettraset la cylindrée, et l'ensemble est insérée dans une inclusion de plastique. Vous savez le procédé qui permet de mettre des insectes dans du plastique, et bien pareil.

Des plaquettes d'Austin, et hop je suis opérationnel, cela va causer maintenant.

J'encadre des recrues à Creil et tous les jours je fais la navette, je tombe mes temps et connais chaque virage. Un matin, ma plaque d'immatriculation se fait la belle, je récupère et mets l'objet dans ma sacoche de réservoir. Le soir en rentrant, je suis particulièrement en forme... je passe devant un motard/policeman, je regarde dans le rétro. Bingo, il a vu que je n'avais pas de plaque, je le laisse sauter sur sa R60/5 et envoyer la sauce.

D'abord il faut savoir que j'ai changé de taille de pneus, des 4.10 x 18 avant ET arrière. À cette époque, je dis tout fort qu'une monte identique permet de balancer dans les pif/paf comme personne, la machine n'a pas à rattraper son décalage de largeur entre avant et arrière. Comme la circonférence est plus importante, je tire plus long, cela tombe bien car j'ai tellement bien réglé ma carburation qu'elle mouline à fond, ma vitesse de pointe est nettement plus élevée que prévue.

Le combat commence, je laisse revenir à petit feu, puis envoie dans les grandes courbes et enchaînements, je largue mon adversaire suffisamment pour ne plus l'apercevoir dans mes rétros. Je saute sur les freins, de ma machine, ôte mon heaume et attends l'arrivée de l'ennemi. Et c'est le sourire aux lèvres, bien qu'essoufflé, que ce sympathique adversaire me lâche « tu as vu que tu as perdu ta plaque ! », le reste est une conversation entre gens civilisés, dommage que cela soit rare maintenant (message subliminal), mais cela arrive encore.

Ma machine commence à vibrer, direction l'usine, un roulement bouge dans le carter. Ils n'ont pas l'air très décidés à faire au mieux mais plutôt au plus pressé. Je récupère ma machine et l'on m'annonce avoir changé l'ensemble cylindres/pistons, je les remercie d'avoir pensé à remettre la petite guêpe qui était coincée entre-deux ailettes, c'est vrai je m'étais habitué à elle... pas beau de mentir.

Je démonte donc moi-même, et rien n'a été changé. Pendant ce démontage, je m'aperçois d'un logement qui n'est pas occupé, ou plutôt un truc qui n'est pas encore en place, je range dans la mémoire, on verra plus tard.

Une méchante gamelle, due à une rupture de guidon suivi d'un tonneau, me sonne, je décide d'arrêter un peu. Je revends ma moto en faisant promettre au nouveau propriétaire que nous irons ensemble au GP de France (Charade 74).

Trois semaines plus tard, je vole les patinettes aux gamins, je ne tiens plus. Allez retour chez Motobécane, qu'est-ce qu'il va y avoir ? la 125LT2 avec graissage séparé. Ok, envoyez la bestiole. Rapidement livré, je saute dessus et sur mes outils, elle n'est pas complètement finie la bougresse. Je démonte les goujons de cylindre à la main, pas grave j'en profite pour ouvrir et regarder partout. Tiens là aussi il y a un emplacement libre, ce n'est donc pas une erreur mais une opération d'envergure. À la présentation de la pseudo 500 injection (pseudo pour la cylindrée, l'injection est vraie), la pompe à injection est exactement à l'endroit prévu sur les 125/350. Et, vous les jeunes, vous voyez quel gâchis sur la moto française en général, 20 ans d'avance sur l'injection. Un gouvernement anti-motard qui torpille par sa TVA à 33,33 % la sortie de la 350. Un andouille qui promet au même gouvernement des centaines d'emplois si la catégorie vélomoteur passe à 80 cm³ et hop Motobécane au tapis. Je suis à deux doigts de citer des noms...

Donc j'ai ma LT2, graissage séparé, le pied. Seul défaut comme le mélange ne passe plus par les carbus, les boisseaux grippent. Moins technique, comme il n'y a plus d'huile dans l'alimentation, l'accélérateur reste bloqué, ouvert cela va de soit..

Seul moyen d'arrêter l'engin, la mise à la masse des bobines. Seul problème, elle est située sous le phare. Donc les gens de cette époque

qui voyait des motards les fesses en l'air cherchant désespérément ce putain de foutu bouton, tout en franchissant le feu (rouge, sinon on n'essaierait pas de s'arrêter), c'était un 125 Motobécane.

Les boisseaux grippaient systématiquement quand il pleuvait, et aléatoirement autrement.

Bien, ce n'est pas le tout, mais elle ratatouille un peu et sent l'essence. Je démonte et trouve dans l'essence dans le filtre à air, donc elle refoule. Direction Pantin, discussion, modification de l'angle de coupe des boisseaux pour accélérer la vitesse de passage des gaz. Et c'est bon, mais vraiment bon, c'est une véritable bombe qui revient.

Je fais, enfin nous faisons, car mon passager a sa 450 Honda (ah bah ce n'est pas un passager alors, bien si, il est quand même derrière), un petit tour. Paris-Nice par les départementales, génial. À la première étape, on est tellement lessivé que l'on ne peut même plus parler. La tente se monte seule et dodo. Le lendemain, après quelques trajectoires merdiques, je décide de me vautrer en passant sur une bande de peinture. Je me relève et dans le fossé il y a plein de morceaux, clignotants, phares, etc. En fait seul mon repose-pied a cassé, le reste ne m'appartient pas, c'était un virage spécial gamelle du matin. La rage nous reprend, et la descente sur Nice est onirique. On se jette sur les freins juste une fois, pour dépanner un motard allemand, il a dû être impressionné par les Français. Détection de la panne, dépannage, le tout en 3 minutes. Comme si on était au Bol, mais sur le sec.

Cette année sur la LT2 fut idyllique un fonctionnement irréprochable, petite consommation car réglée pile/poil. Elle a cassé une fois, le jour où je l'ai mise dans le train, elle n'a pas supporté l'affront et m'a lâchée dans les 5 km qui nous séparaient de la gare et mon nouveau domicile Palois, roulement de vilebrequin.

Puis, je l'ai revendue pour faire une pause dans mon nouvel univers qui est la région Paloise, mais je reviens dans le prochain épisode, ce n'est que la 6e machine.

En fait non, je ne m'en vais pas de suite, il y a le voyage à Charade avec la 350 Tobec qui n'est plus la mienne.

Comme promis, on part au petit matin direction Clermont-Ferrand. Le nouveau propriétaire étant un p'tit jeune qui débute dans cette cylindrée, on alterne pilote/passager à chaque ravitaillement. Voyage aller sans histoire, le fabuleux éclairage de la 350 avec son bi-iodé dont la partie croisement reste en route quand on passe en feux de route, nous assure une sécurité totale. Plaisir immense et courses géniales.

Inquiet du monde au retour, je décide de rentrer avant la course des sides. Comme d'habitude, guidé par un sens de l'orientation inné, autant qu'une boussole qui indiquerait le Sud. Après 40 km d'erreur de trajectoire, on rebrousse chemin (mon passager trouvait bizarre que l'on ne double que des véhicules immatriculés sur Bordeaux...) et passe devant le circuit... au moment où tout le monde sort, après la course des sides.

Bon, je suis aux commandes, donc je me crache dans les mains et avanti. Je me colle derrière ce qu'il me semble un 125 Motobécane, je trouve que le bougre allume bien. Dans un élan de fierté, je le passe sans rémission, ok ok, c'était un 750 Guzzi, tout le monde peut se tromper. D'ailleurs je recommencerai un peu plus loin, prenant pour un trail, un 900 Kawa. Ce soir rien ne me résiste. Petite pause, mon passager passe devant, j'ai mal partout, vivement qu'on arrive. Ravitaillement, je prends la poignée et le mors aux dents à nouveau. Deux motards en BM arrêtés, panne d'essence, le passager saute en croupe pour aller à la station la plus proche, j'envoie tout ce qu'il y a. Freinage d'enfer à 23 cm de la station, plein du bidon, retour avec les mêmes arguments. Il est conquis par la Motobec', il agite sa main en parlant avec son co-équipier, je suis déjà la poignée dans le coin. Au gré des alternances, les consommations s'envolent, je fais un bon 10 litres. J'ai le dernier relais, j'avais parlé à mon jeune passager de la possibilité de passer en courbe en glissade, et d'arrêter cette glissade exactement au moment voulu. Après quelques centaines de kilomètres, il m'a semblé que c'était le moment...

Grande courbe bien connue et hop, nous voilà en glissade des deux roues, petite impulsion pour reprendre l'adhérence juste avant le trottoir et nous sommes arrivés.

Mille neuf cent soixante-quatorze, belle année!!!