

Moto revue

Dossier :
comment courir en France

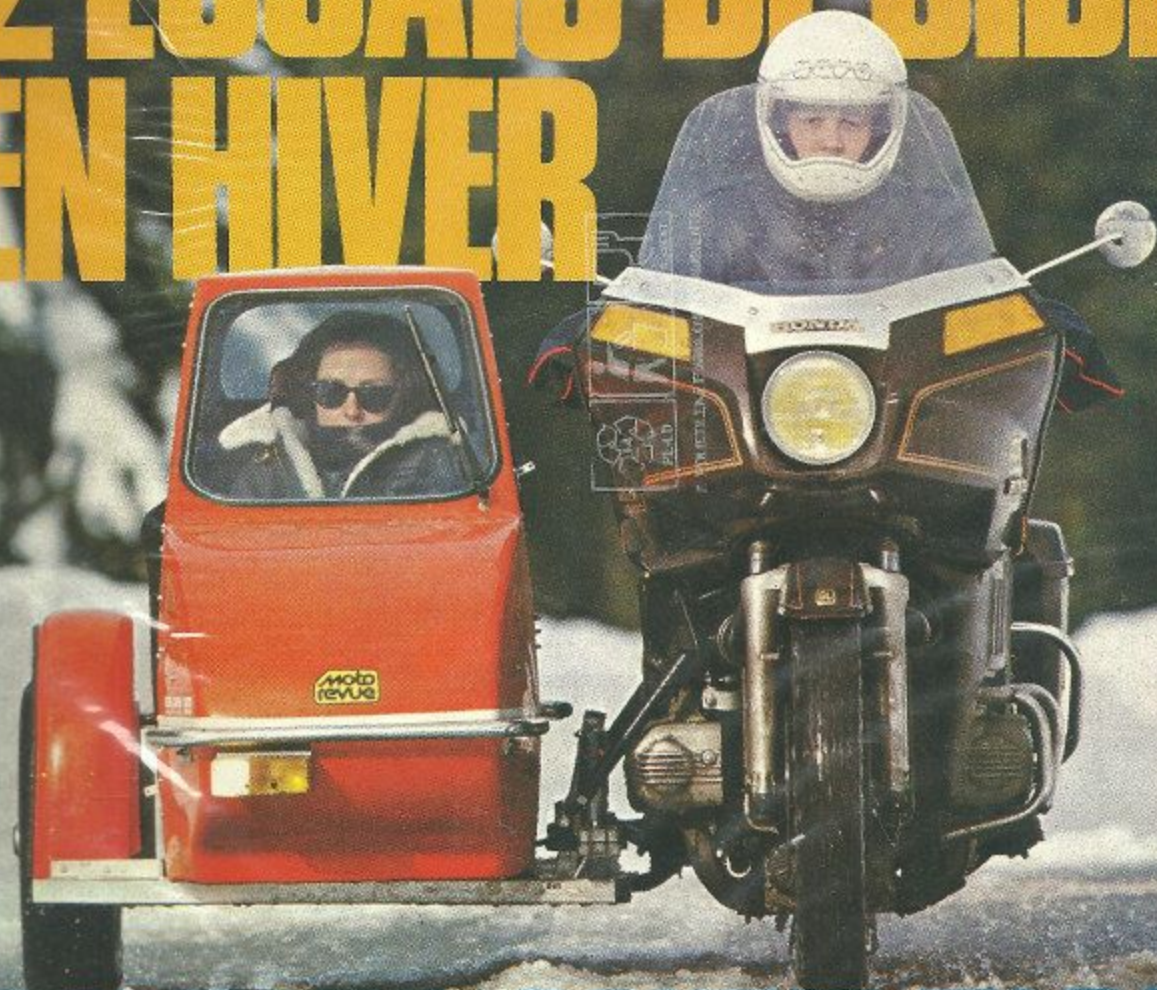
Touquet : dimanche !

Supercross de Paris :
les engagés

N° 2641. Jeudi 9 fév. 84. 9,70 F 75 lb - 4 fs - 2 500 L

Watsonian et DBS

2 ESSAIS DE SIDE EN HIVER



M2163-641-9,70F

COMMENT COURIR EN 84

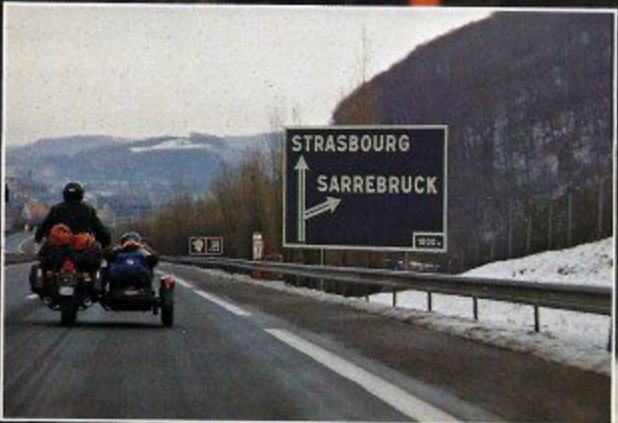
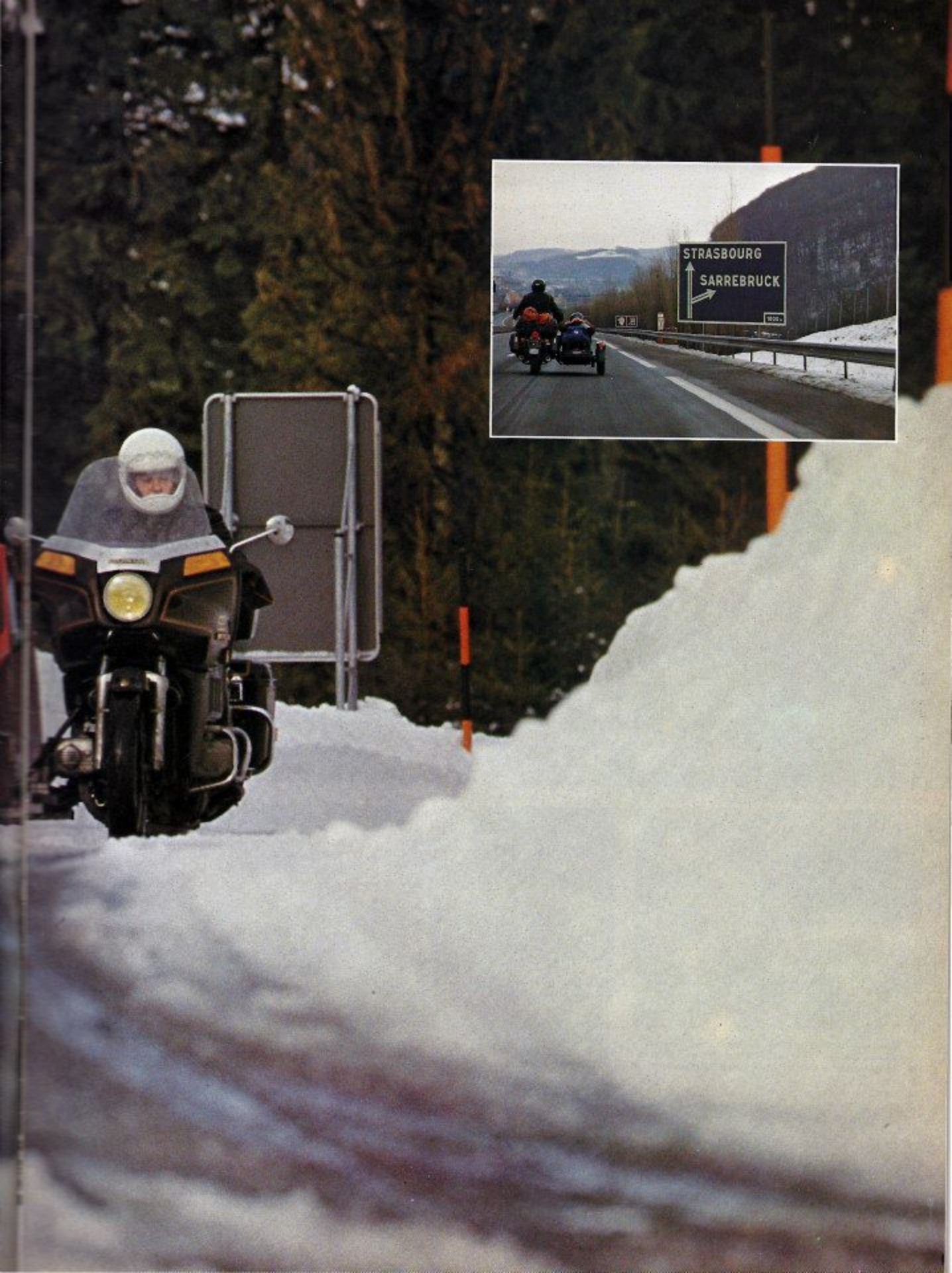


ESSAI SIDE

Watsonian et DBS



EAST SIDE STORY



SIDE-CAR

« Habitable à une roue et pour un passager monté sur le côté d'une motocyclette ». Voilà la définition, sèche et précise, qu'en donne aujourd'hui le Petit Robert. Ceci mérite, quand même, quelques explications...



Deux attelages et quelques bonshommes... Du froid, des kilomètres de bitume plus ou moins glissants et, au bout du compte, un bilan globalement positif.



Arrêt santé à Strasbourg : dans l'adorable « Petite France », quelques estaminets de choix s'offrent aux appétits des touristes.

1^{re} partie

Complètement dépassé pour les uns, auréolé pour les autres, de ce charme désuet des choses qui n'appartiennent qu'au passé, le side-car reste sans le moindre doute un engin curieux. Et le fait de monter, sur le côté droit ou gauche de votre bécaune, une troisième petite roue, vous fait entrer de plain-pied dans une catégorie à part : vous n'avez plus de moto, pas encore de voiture et la certitude de devoir, dans les plus brefs délais, tout apprendre de ce nouveau véhicule. En plein hiver, à quelques jours de cette rituelle transumance que sont les Eléphants, nous avons donc franchi, nous aussi, impalpable frontière qui séparera toujours motard et side-cariste. Et pour bien faire le point, en ce début 1984, nous avons choisi les deux types très différents qui s'offrent à l'amateur éventuel : Guzzi 1000 California attelée à un Watsonian pour la version « traditionnelle », Honda GL 1100 et side DBS pour vérifier, en situation, la tendance actuelle du side-car.

Pourquoi un side-car ?

La question, effectivement, mérite d'être posée. Si vous interrogez ses quelques adversaires acharnés, ils vous démontreront par A + B que cet archaïsme à roulettes réussit le tour de force de posséder à lui seul les défauts d'une moto, ceux d'une automobile, plus, bien sûr, quelques autres qui lui sont propres. Ils vous expliqueront, preuves à l'appui, que son prix d'achat, d'embellie, le classe parmi les bonnes berlines actuelles, tout en restant moins rapide, moins confortable, beaucoup plus coûteux à l'entretien et, globalement, sensiblement moins pratique. Ils vous diront, ces médisants, que le montage d'une troisième roue à virtuellement ôté tout le charme de votre monture préférée soudainement transformée en veau poussif et inconduisible sans vous mettre, pour autant, à l'abri des intempéries... Les autres, les amoureux inconditionnels, ne tariront pas d'éloges sur cet engin injustement dénigré. Ils développeront son côté pratique, les joies saines que procure son pilotage, son confort, sa beauté et sa sobriété. Ils vous raconteront, très joyeusement d'ailleurs, les charmes insoupçonnés du tourisme à trois roues, son aspect écologique ou familial, puisque, par définition, le side-car s'oppose à l'idée même de la solitude.

Nous ne cherchons pas, ici, à entrer dans un débat éternel qui fait sensiblement plus appel à la subjectivité de chacun qu'à la logique de tous. Et sans chercher à jouer sur les deux tableaux, reconnaissons que chaque position dispose de sérieux arguments : il est vrai, chiffre à l'appui, que le side-car n'est pas, et de loin, la solution la plus pragmatique. Mais il est vrai, également, qu'un side-car peut devenir la solution logique. Ne parlons pas, bien sûr, des authentiques passionnés qui n'ont pas besoin de justifications. Les autres, à notre sens, n'ont qu'à remplir une seule et unique condition qui consiste à vouloir

conserver leur moto tout en l'adaptant, momentanément, à des situations matérielles différentes : agrandissement de la famille ou, plus prosaïquement, augmentation des bagages de toutes sortes. A ce titre-là, et si tant est que la seule idée d'une automobile vous flanque de l'urticaire, le side est pour vous la seule et unique solution...

Quel side-car ?

Essayer aujourd'hui tous les modèles régulièrement en vente aurait été pratiquement impossible puisqu'une bonne quinzaine de marques, françaises et étrangères, sont aujourd'hui disponibles sur le marché national. C'est donc délibérément que nous avons opté pour deux solutions que nous pouvons logiquement considérer comme extrêmes : d'un côté, le très britannique et très classique Watsonian dans sa version Grand Prix, et l'autre, le tout nouveau et très moderne Sprinter, conçu et fabriqué en France par DBS à Limoges. D'embellie, comme on peut le voir, ce sont deux conceptions diamétralement opposées du side-car qui vont ici s'affronter : Watsonian, l'uno des rares marques qui ne soit pas franchement artisanale, paraît avoir décrété une bonne fois pour toute que son originalité ne pouvait venir que de son classicisme. Et avec les Anglais, question classicisme, on n'est jamais déçu... DBS, au contraire, veut jouer une toute autre carte : les frères Desbordes — DBS pour Desbordes, justement... — sont deux amoureux du side-car qui ont sciemment cherché à faire autre chose que ce qu'ils ont pu essayer à leurs débuts. L'un d'eux, ingénieur à Paris, a dessiné les modèles que son frère, concessionnaire Kawasaki à Limoges, construit dans son atelier. Le résultat, aujourd'hui, est en quelque sorte « l'anti-Watsonian » dans toute l'acceptation du terme.

En bonne logique, nous avons donc monté le britannique side-car sur la moins japonaise des motos : le fin du fin, si la chose avait été possible, aurait été de lui adjoindre, bien sûr, une britannique moto. Mais ne rêvons pas... C'est donc une California 1000 qui nous a le plus séduit : son freinage intégral, sa conception très « grand tourisme » à l'américaine, son large guidon et sa confortable selle constituaient déjà de sérieux atouts pour le petit péripère que nous devons entreprendre. Côté moteur, l'excellent couple de la California nous paraissait, dans un pareil contexte, des plus efficaces : 7,66 mkg à 5 500 tours/min, surtout 7,5 mkg dès 3 000 tours et 6 mkg dès 2 000 tours. En ce qui concerne le DBS, qui est et se veut résolument à la pointe de l'évolution, nous l'avons monté sur la machine qui vient immédiatement à l'esprit lorsque l'on envisage la notion d'attelage : le GL 1100, la bonne « Gold Wing » qui constitue certainement la machine la plus « routière », au sens propre du terme, de toute la gamme Honda. Là encore, on retrouve le freinage intégral, le guidon large, la selle accueillante et, gros avantage en cette saison, un carénage imposant mais quasiment parfait dans un tel contexte.

Le montage

De sottes personnes estiment, sans rien comprendre, qu'il suffit de boulonner un panier pour constituer du même coup un authentique side-car. Rien n'est plus faux : le montage d'un side-car est une opération importante au niveau de la sécurité — imaginez, à cent trente à l'heure, un remake pour trois roues de « la séparation de l'Eglise et de l'Etat » ! — et son réglage proprement dit s'avère très vite essentiel au niveau de la conduite. Établisons rapidement les principes de base qui régissent d'ordinaire une telle opération. Quatre données retiennent immédiatement l'attention : la voie et la garde au sol du panier qui doivent respecter certaines normes. On estime que la garde au sol du panier doit être comprise entre 18 (minimum) et

30 centimètres (maximum) dans les cas extrêmes. La voie, c'est-à-dire la distance comprise entre la roue du side-car et celle de la moto, doit être de l'ordre de un mètre à un mètre cinquante. L'écart de la roue du side — c'est-à-dire la distance séparant l'axe de roue arrière moto et l'axe de la roue du side — doit être de l'ordre de quinze centimètres. Le carrossage, ensuite, est un point important, puisqu'il permet de déterminer l'inclinaison adéquate de la moto par rapport à la verticale. Il faut, pour ceci, mesurer le plus précisément possible la distance entre la verticale et l'axe de la moto (voir croquis). La différence entre C et D doit être de l'ordre de cinq à dix millimètres. Le pincement, enfin, sera le dernier réglage à effectuer pour espérer obtenir un positionnement susceptible de faciliter au maximum la conduite. On désigne sous ce terme l'angle formé par la roue du panier avec le plan déterminé par les deux roues de la moto. Trop de pincement vous obligera à pousser en permanence sur la poignée gauche, tandis que l'inverse vous flanquera rapidement de sérieuses crampes dans l'épaule droite. On estime qu'un pincement de l'ordre de deux centimètres est très souvent une bonne base. Il correspond,



Combien ça coûte ?

Le side Watsonian modèle grand prix est proposé pour la somme de 10 200 F à laquelle il faudra d'ailleurs rajouter le prix de la capote et du couvre-tousses qui permet, par exemple, de fermer le panier pendant la nuit. Il est importé en France par SDVM, 14, rue de Lemmopas, 44000 Nantes et distribué en France par un grand nombre de concessionnaires. Le nôtre a été monté par Sevran-Yam à Sevran que nous remercions au passage pour leur gentillesse et leur efficacité. Rappelons que le modèle Grand Prix mesure 2,18 m de long pour 84 cm de large et un poids total de 89 kg. Sa garde au sol est de 15 cm.

Le DBS (75, avenue de Louyat, 87100 Limoges) est sensiblement plus cher, puisque le modèle que nous avons essayé, le Sprinter F1 Turbo, est vendu 16 200 F dans la version avec siège baquet, roue en alliage et amortisseurs Fournalis. Il faudra rajouter à cette somme 1 040 F pour les attaches et, éventuellement, 310 F de montage. Nous vous conseillons, d'ailleurs, le montage en question effectué vite et bien par des gens au demeurant sympathiques.

en utilisant la méthode employée dans la figure 2, à une différence entre les mesures A et B de l'ordre de quinze à quarante millimètres. Il ne faut pas perdre de vue que ces indications sont plus théoriques que propres à tel ou tel attelage. Il peut varier selon la moto, selon le panier, le poids transporté et, à la limite, selon l'état des routes que vous empruntez. Les chiffres donnés ici devraient néanmoins vous servir de bonne base de départ si vous n'avez pas la chance de compter parmi vos intimes un authentique spécialiste.

Le montage de nos deux paniers n'a guère, dans un cas comme dans l'autre, posé de véritables problèmes. Sachez seulement que dans le cas Guzzi + Watsonian, l'attelage supprime l'usage de la sacoche droite qui peut toutefois rester en place. Le seul problème est que le petit panier noir est trop proche de la moto pour qu'il soit possible de le décrocher de son logement. Il n'est d'ailleurs même pas possible de l'ouvrir de plus de quelques centimètres. En ce qui concerne l'association Honda + DBS, il a fallu franchement démonter, cette fois, la sacoche de droite : l'attache arrière, en effet, passe pratiquement à travers. Pour des raisons identiques, nous avons préféré démonter la partie inférieure droite du gros carénage de la Gold Wing. Ceci n'est d'ailleurs pas une réelle obligation puisque « on peut facilement le percer au diamètre de l'attache avant sans vraiment abîmer ce carénage. Nous nous en sommes abstenus pour la simple raison que la machine d'essai n'était pas notre propriété personnelle.



Il serait injuste de conclure le paragraphe montage sans attribuer un bon point évident au DBS. En plus de ses quatre attaches qui nous ont semblé particulièrement soignées — il en existe un modèle très précis pour chaque modèle et chaque marque —, l'attelage DBS dispose ici d'un atout évident puisque les deux attaches basses et les deux hautes viennent se fixer sur celles fixées à demeure sur la moto par l'intermédiaire de quatre gros boulons. Il est donc possible de déteiler le panier en trois minutes pour retrouver sa moto prête à prendre la route. Mieux : le remontage s'effectue avec la même facilité et ne nécessite pas de nouveaux réglages puisque les éléments qui y concourent restent solidaires du châssis et ne sont en aucun cas modifiés au cours de déteillage.

Le départ

Le rendez-vous est pris, en fin de matinée, sur l'esplanade du château de Vincennes. Il fait froid, bien sûr, mais le temps paraît relativement favorable à nos projets. Le programme est d'ailleurs assez simple : rouler de conserve vers l'Alsace où l'un d'entre nous a quelques visites à rendre à Illkirch, puis gagner cette splendide forêt Noire, de l'autre côté du Rhin, où nous sommes sûrs de trouver la neige. C'est la Gold Wing qui arrive la première : ne serait-ce un accord discutabile entre les couleurs, l'ensemble ne manque certainement pas d'allure : La « Gold », vous connaissez. Avec son robuste carénage, sa selle à deux étages et ses volumineuses sacoches, elle fait, plus que jamais, grosse routière avide de kilomètres. Incontestablement, la Gold Wing est à la moto ce que la Mercedes 500 est à l'automobile. Sagement garé à son côté — et comment diable pourrait-il faire autrement ? — la DBS rouge vil jure un peu avec le bordeaux métallisé de la Honda. Il est constitué d'un châssis simple et bien construit sur lequel repose la cellule en polystyrene. Les tubes du châssis sont de section carrée et bénéficient de la finition zinguée que le constructeur considère comme la plus efficace en ce qui concerne la protection contre les intempéries. L'amortisseur unique, pour gagner de la place, est situé sur le longeron principal entre moto et panier. Il s'agit, en l'espèce d'un classique Koni ou d'un Fournalés à air qui équipe le modèle de notre essai. Il présente l'avantage de supporter plus aisément les différences de charge utile à condition toutefois de disposer d'une pompe adéquate : la pression est, en effet, de l'ordre de kilos qui rendent toute installation classique virtuellement sans effet.

La cellule est d'une forme relativement aérodynamique à peine perturbée par la garde-boue de la roue en alliage léger du side-car. Côté droit, c'est-à-dire côté extérieur, une large ouverture de toile noire est fixée sur l'habitacle dans sa partie postérieure. Le reste, par l'intermédiaire d'une grosse fermeture éclair YKK permet d'ouvrir à environ soixante-dix pour cent cette porte principale. Sur le côté gauche, c'est une simple fenêtre transparente qui peut, par l'intermédiaire d'une fermeture identique, se rabattre complètement à l'intérieur. Le pare-brise et la vitre arrière sont en Sécurité. A l'intérieur, une fois ouverte la toile principale, on trouve avec une certaine — et agréable — surprise, un siège baquet de toute première qualité. Renseignements pris, il s'agit tout bonnement d'un siège de R5 Turbo réglable en inclinaison et d'avant en arrière. Le pare-brise avant peut être nettoyé sous la pluie par un essuie-glace électrique — lave-glace en option — et toute la partie arrière de la cellule constitue un coffre profond et parfaitement accessible de 190 litres. Il est condamné par une porte de petite dimension qui peut être verrouillée par une clef. La finition, enfin, est pratiquement parfaite : large et profonde boîte à gants sur toute la largeur de l'habitacle, moquette aussi bien dans le coffre que dans l'habitacle, poignées de maintien à droite et à gauche pour le passager éventuel. C'est à cet instant précis que retentit, joyeusement,

la symphonie caractéristique du gros twin italien. Non moins sagement, la belle italienne vient de glisser adroitement aux côtés de notre grosse nipponne. Bien que conçues et construites à quelques quinze mille kilomètres l'une de l'autre, les deux motos ont quand même quelques points communs : même évocation résolument touristique, même tendance au confort, même accessoires faits et pensés pour le seul voyage. Notre « Calif », toute blanche, est aussi flamboyante neuve. Les quelques misérables kilomètres qu'elle affiche au compteur nous laissent augurer d'une période de rodage parfaitement compatible avec la prudence la plus élémentaire. A ses côtés, tout noir, tout trappu, le Watsonian « Grand Prix ». Il s'agit, incontestablement, du side-car le plus traditionnel qui se puisse rencontrer. Son avant octogonal, ses dimensions étroites et tout à fait dans ce qui se concevait, il y a quelques années, dans le style « profilé », le Watsonian possède tout bonnement ce que l'on appelle une gueule : du style, un petit saute-vent situé juste au-dessus du siège qui prend toute la largeur du side ; nous sommes, sans aucune erreur, remontés quelques années en arrière. Manifestement, ce panier est fait pour être utilisé tel quel : la nez au vent. En gens prudents, toutefois, les constructeurs y ont ajouté une capote maintenue par de grosses baleines qui prennent appui à droite et à gauche du passager. La roue de dix pouces, abritée par un large garde-boue, paraît ici sensiblement plus importante. L'arrière, qui constitue le coffre à bagages du Watsonian, est caractérisé par un de ces porte-bagages que l'on rencontrait, jadis, sur les petites voitures de sport britanniques.

On peut incontestablement y placer une ou deux valises, qu'il est toutefois prudent de protéger de l'humidité. Le coffre proprement dit n'est accessible que du panier lui-même : il faut soulever le dossier du siège passager pour accéder à un espace finalement peu pratique dont la capacité, selon le constructeur, serait de 70 litres. En plus de ce « look » rétro qui devrait faire fureur de nos jours, le Watsonian bénéficie, sur le plan de la sécurité, d'un solide arceau qui fait pratiquement tout le tour du panier : il paraît d'ailleurs particulièrement efficace.

En route

Les vraies retrouvailles, celles de notre petit groupe, se feront effectivement autour d'une table : après une petite heure pour caser intelligemment tout notre matériel dans les deux coffres, les deux portes-bagages et les trois sacoches, le plan de bataille effectif se dressera dans la banlieue parisienne entre une pizza presque correcte et une bouteille de Valpolicella sans grand rapport avec l'Italie. Qu'importe ! L'après-midi est déjà entamé lorsque nous répartissons places et attributions. Au fil des kilomètres, trop souvent ponctués d'arrêts ravitailllements, nous allons très vite, tous les quatre, épuiser toutes possibilités : exception faite de la mystérieuse créature résolument installée dans l'un et l'autre des sides, nous aurons ainsi tout loisir de tester, en situation, chacun de nos différents éléments...

LA GUZZI

Ne revenons pas, une fois de plus, sur l'essai complet de cette California : pour de plus amples détails, si vous y tenez, vous pouvez vous reporter au numéro 2546 de février 82. Nous nous bornerons, ici, au résultat pratique dans le cadre d'un essai hivernal. Disons tout de suite que le problème démarrage, sur une Calif, paraît définitivement résolu : un petit coup de starter — situé sur le carburateur de gauche — et le bon gros twin fait ronronner son soufflé rassurant dans l'air glacé de l'hiver. Nous observerons, au cours de cet essai, des périodes de mise en température relativement longues avec la Guzzi. Cette machine est montée sans doute plus « serrée » que la moyenne et son petit kilométrage nous incite à la plus grande prudence. Pour la première journée, nous nous contenterons de

4 000 tours en cinquième et de 4 500 tours sur les intermédiaires. Disons tout de suite, de manière générale, que la California ne paraît que médiocrement affectée par l'adjonction d'un side-car : elle conserve sans le moindre doute son plus appréciable argument, une souplesse étonnante, et l'une de ses plus évidentes lacunes : sa boîte de vitesses imprécise. Il ne faut pas hésiter à savater joyeusement le sélecteur et ne se fier, en aucun cas, au voyant de point mort qui verdit sur le tableau de bord. Ceci étant admis, la Guzzi fait preuve d'une bonne volonté à toute épreuve grâce à ce couple de tracteur. « Le side ? Moi, connais pas... » Il suffit de quelques kilomètres pour comprendre que la Guzzi, et encore plus quand elle est attelée, se conduit sur le couple. Monter les intermédiaires, jouer avec plus ou moins de brio du sélecteur et chercher, par tous les moyens, à grappiller quelques secondes ne sert rigoureusement à rien. Même en rodage, comme ce fut le cas, il faut maintenir le gros twin entre 2 et 4 000 tours pour arracher, sans le moindre problème, les quelques cent soixante-dix kilos du Watsonian chargé. Dès lors, propulsés sans tambour ni trompettes par cette motricité étonnante, l'associa-



La 1000 Guzzi California, attelée avec le side Watsonian Grand-Prix, est particulièrement adaptée pour cet usage.



La Honda Gold Wing correspond également très bien à ce que l'on attend d'une moto pour être associée à un side. Plus chère que sa voisine (environ 50 000 F. contre 37 000 F.).

tion Guzzi-Watsonian atteint sans le moindre problème les 125 kilomètres heure autorisés par cette période de rodage.

Son comportement, sur les premiers kilomètres de cet autoroute de l'Est désespérant de monotonie, sera d'ailleurs parfaitement logique avec ce que nous attendions de la Guzzi : sans fioritures, mais avec une belle régularité, le gros twin maintient son rythme sans s'essouffier dans toutes les conditions : le couple, vous dis-je... Bien que nous disposions ici du modèle de base — il existe un rapport plus approprié à une utilisation side-car — la Guzzi n'a pas vraiment rechigné, même en cinquième, devant ce surcroît de travail. Le lendemain, alors même que nous entrerons effectivement en Alsace, nous rencontrerons un très fort vent de face qui devait, quand même, mettre le moteur en difficulté sur le rapport le plus long. Mais n'oublions pas que nous étions en rodage et qu'un rythme plus soutenu de l'ordre de 5 000 tours en cinquième aurait certainement atténué le phénomène.



En ce qui concerne la conduite attelée, la Calif ne pose pas de vrais problèmes à partir du moment, bien sûr, où le réglage du panier est correctement effectué.

Nous manquions, en ce qui nous concerne, d'un petit poil de pincement qui nous poussait à appuyer plus précisément sur la poignée droite du guidon : comme nous le disions plus haut (cf chapitre « réglage ») il ne s'agit là que d'une histoire de quelques millimètres aux effets lourds de conséquence. Signalons toutefois l'intérêt évident, pour une utilisation attelée, d'un large guidon comme celui de la Calif. Ici, de toutes façons, pas question de se faufiler entre les obstacles : la largeur du guidon ne présente donc que des avantages puisqu'il facilite grandement toutes les manœuvres à très basses vitesses et permet de conserver son cap sans déployer de trop grands efforts musculaires. Un mot, enfin, du carénage tête de fourche qui équipe la Guzzi : ses dimensions restreintes ne l'empêchent pas, merci mon dieu, d'offrir une protection assez étonnante. Les quelques kilomètres effectués dans les embruns humides nous permettront de vérifier effectivement tout le bien que nous en pensions.

LA HONDA

Cet essai hivernal devrait surtout, en ce qui concerne la Gold Wing, mettre en évidence un léger défaut plus agaçant qu'autre chose : à froid, le gros quatre pattes est particulièrement réfractaire à toute sollicitation de la poignée de gaz. Il faut doser avec une précision d'alchimiste la course de la manette de starter et éviter, autant que possible, de toucher à la poignée de gaz. Il en résulte comme vous pouvez vous en douter, quelques problèmes évidents de mise en route matinale. Ceci étant, dès que le moteur est chaud, la Gold démarre en une fraction de seconde pour adopter, dans toutes les conditions, un ralenti digne de tous les anges. Nous ne reviendrons pas, ici non plus, sur un essai complet d'une machine que vous connaissez tous. Sachez seulement que la Gold se fait somme toute très bien à cette utilisation barbare. Là encore, mais sous une forme différente, le couple important du moteur est un atout essentiel qui permet d'arracher correctement les six cents kilos de l'ensemble machine-panier. On ne peut déplorer que les trop faciles à coups de transmission ressentis en conduite normale : il faut faire extrêmement attention et décomposer soigneusement les mouvements pour monter ou descendre les rapports sans cette « sécheresse » indigne de tout pilotage en général. Cela dit, la sélection proprement dite est d'une précision parfaite qui ne pose pas le plus petit problème. Reste maintenant le délicat problème du rapport final. Pour rouler vite sans consommer beaucoup, la Gold Wing dispose d'un cinquième rapport nettement surmultiplié. En solo, même à deux sur la moto, le couple, toujours lui, permet de rester dans les tours et d'utiliser au mieux cet « over drive » économique. Dès qu'une troisième roue vient transformer votre Gold Wing, cette cinquième se révèle nettement trop longue dans beaucoup de cas : il faut très souvent rentrer la quatre pour reprendre les tours si facilement perdus. Cette particularité (mouliner à cinq ou six mille tours ou trainer la patte en-dessous de quatre mille) ne fait rien pour la consommation d'essence. La Honda, pour sa part, réclamera de neuf à dix litres de notre cher super tandis que la Guzzi, à peine moins gourmande sur ce sujet, se contentera d'un litre de moins. Ceci nous amène, tout naturellement, à aborder le chapitre autonomie qui ne constitue pas vraiment un des avantages de nos deux attelées : il nous fallait compter, l'un dans l'autre, une autonomie de l'ordre de deux cents kilomètres pour éviter les affres angoissantes de la panne d'essence. Nous n'avons pas eu, cette fois-ci, réellement à nous en plaindre dans la mesure où les rigueurs de la température ne nous incitaient pas à battre les records d'endurance, mais il faut bien reconnaître que, en été, une autonomie aussi courte deviendrait vite fastidieuse. Un dernier mot, enfin,

pour définir le comportement routier de la Gold Wing attelée : bien réglé, l'attelage n'a pas posé de problèmes autres que ceux ordinairement rencontrés dans de pareilles conditions. L'attitude générale est saine et permet de maintenir régulièrement une vitesse de croisière de l'ordre de 130-140 kilomètres heure avec un minimum de fatigue.

Les paniers

Différents de conception comme de fabrication, nos deux paniers devaient s'avérer en fait totalement incomparables. Le Watsonian, comme il le laisse prévoir, est un side-car à l'ancienne : il faut s'y glisser avec un chausse-pieds et, toute intromission mal calculée, vous expose à la risée de vos petits camarades. L'expérience prouve que le plus simple consiste à s'asseoir dans un premier temps sur le sommet du dossier puis de faire pivoter les deux jambes vers l'intérieur de l'engin. Vous entrez donc dans le Watsonian comme dans une formule Un ou, pour rester plus proche des origines de l'engin, dans le cockpit d'un Spitfire. Une fois introduit, vous êtes

à la merci des mêmes petits camarades si vous préférez rouler à l'abri des vents et marées, car vous ne pouvez fermer tout seul la capote. Le side-car, dans ce cas, reste une affaire de famille. Lorsque la capote est dressée, puis fixée au pare-brise par quelques solides pressions — opération impossible à faire pour le passager — vous êtes dans la situation idéale pour tester votre résistance naturelle à la claustrophobie. Casque sur la tête, en effet, vous touchez pratiquement partout (Je tiens à préciser que mon mètre soixante-treize et les soixante-six kilos ne sauraient me classer dans la catégorie « obèses »). Tout se passe alors comme si le side avait été conçu spécialement à vos mesures. Il y en a qui aiment cette sensation de petite — très petite — maison à roulettes, d'autres qui deviennent immédiatement paranos... Il existe toutefois un moyen très simple de tourner cette difficulté précise en se dispensant de la capote aux dimensions restreintes. Vous vous retrouvez alors le nez à l'air, malgré le petit saute-vent au demeurant très efficace et dans la situation idéale pour tester tous les équipements antifroid que propose le marché. A titre indicatif, les différents thermomètres dont nous disposons nous

Conduire un side-car

Avant de vous lancer dans un voyage sur trois roues, il est sans doute nécessaire de mettre certaines choses au point : même si vous avez, à votre palmarès, dix-sept millions de kilomètres en moto, le double en voiture et tout ce que vous pouvez imaginer en ballon dirigeable, tracteur agricole ou tondeuse à gazon, sachez que vous avez encore tout à apprendre d'un side-car. Le side se caractérise par le fait que nous sommes en présence du seul engin, à notre connaissance, qui ne vire pas de la même façon d'un côté et de l'autre. Sans doute faut-il, ici, rappeler une évidence que l'on a trop tendance à perdre de vue : votre moto, seul élément moteur et directionnel de l'ensemble, est affublé, à droite ou à gauche, d'un poids pratiquement mort. La plupart du temps, en effet, les sides de tourisme reposent sur une troisième roue qui n'est ni directrice, ni motrice ni même, le plus souvent équipée d'un dispositif de freinage. Ce panier, qui est alors un poids mort important, collé à votre droite ou à votre gauche, va jouer un rôle important dans le pilotage de l'attelage. Il faut bien garder en mémoire que le panier, par son inertie, va réagir avec un temps de retard relativement important par rapport à la moto. Au démarrage, par exemple, vous passez la première et vous embroyez : il va se passer un certain temps, très perceptible, avant que le panier ne commence lui aussi à décoller. Au fur et à mesure de votre accélération, le side va constituer un poids mort qu'il faut continuer à tirer sans céder à cette tendance inexorable qui semble vous entraîner vers lui. Le phénomène sera ressenti pendant toute l'accélération et ne paraît se stabiliser que lorsque votre vitesse, constante, est relativement élevée. Il est bien évident qu'au freinage et à la décélération, le même phénomène va se reproduire mais en sens inverse : vous coupez les gaz ou vous freinez tandis que le side, si lourd à traîner tout à l'heure, se met d'un seul coup à vous tirer vers l'avant. A chaque fois, il faut donc corriger au guidon la trajectoire amorcée par la moto qui se fait alors régulièrement doubler par le panier. Ce même phénomène va ensuite se reproduire, chose beaucoup plus grave, à chaque changement de direction. Dans le cas — le plus classique — où le side-car est monté sur le côté droit, votre attelage va dès lors se comporter de façon toute différente si vous virez à droite ou à gauche. Dans le premier cas, virage à droite, le panier va, une fois encore, faire poids mort et, en quelque sorte, « ramer » à tourner. Vous aurez alors l'impression que c'est votre bécanne qui se met à l'unisson puisqu'il vous faudra sérieusement accélérer pour tourner autour du panier. Dans le cas contraire, c'est-à-dire dans un virage à gauche, vous constaterez que c'est le moment que choisit ce foutu panier pour faire des ronds autour de vous. Il faudra donc, dans ce cas précis, minimiser le mouvement puisque l'inertie du panier vous aide grandement à

virer. Cette dissymétrie entre virages à droite et virages à gauche est certainement l'un des points les plus difficiles à assimiler dans le pilotage d'un side-car puisque, reconnaissons-le, totalement étranger à tout ce que nous connaissons.

L'autre grande nouveauté, pour le motard moyen, vient de ce guidon qui prend d'un seul coup une signification nouvelle : en règle générale, en moto, tout changement de direction ne se manifeste pas par une action directe sur l'élément directionnel de la moto. En un mot, pour tourner à droite, par exemple, vous ne tournez pas franchement le guidon vers la droite, mais vous poussez, plus naturellement, sur le bracelet de droite pour incliner la moto dans la bonne direction et lui faire prendre, avec tout votre corps, plus qu'avec vos seuls bras, la direction voulue. Instinctivement, la première fois que vous piloterez un side-car, vous aurez ce même réflexe de pousser du côté où vous désirez aller : à chaque fois, le résultat imparable sera de vous propulser rigoureusement de l'autre côté. L'expérience, maintes fois vécue, produit inmanquablement la même panique viscérale chez le débutant.

L'ensemble de ces phénomènes est d'ailleurs largement accentué par les réactions de la fourche à chaque changement de direction lors de la prise d'appui, c'est-à-dire à chaque virage même anodin, une fourche télescopique ne peut en aucun cas encaisser les sollicitations transversales dues à la force centrifuge. En solo, les mêmes sollicitations existent, bien sûr, mais sont considérablement atténuées par le phénomène de l'inclinaison. En side-car, sans cette bienheureuse inclinaison, les effets se traduisent immédiatement par une tension anormale des rayons de la roue avant, par une flexion importante du tube extérieur de la fourche et par un couple excessif du travail au niveau de la colonne de direction. Ces inconvénients, qui entraînent au moins une usure prématurée des pneumatiques, peuvent aller jusqu'au bris de la colonne de direction sur certains cadres de qualité médiocre, ils se traduisent également, au niveau du pilotage, par un effort physique important pour changer de direction : c'est la conduite musclée avec tous les inconvénients qu'elle implique. La solution, ici, consiste à remplacer la fourche d'origine par une classique fourche Earles qui arrange quand même grandement les choses. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce problème avec le célèbre Kojak qui n'ignore rien du problème et qui nous a promis, très bientôt, de nous livrer ici tous ses petits secrets. Sachez seulement que certains constructeurs proposent des fourches du type Earles adaptables sur la plupart des machines de série : Jewell (5 000 francs environ) Usson (3 600 francs environ) et même DBS qui propose un modèle original.



L'avantage du side D.B.S. se situe dans le fait de pouvoir démonter la cellule avec un seul outil, en laissant les attaches en place et sans modifier les réglages.

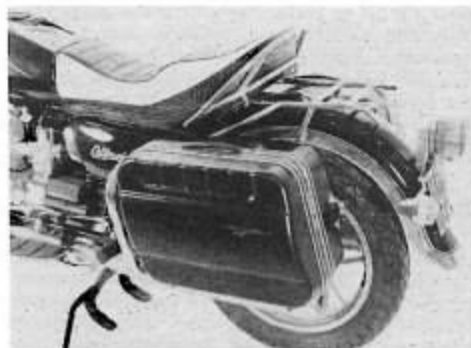


En side-car vous êtes assurés d'un succès populaire certain. Il faut dire que ça ne court pas les rues, surtout en hiver !..

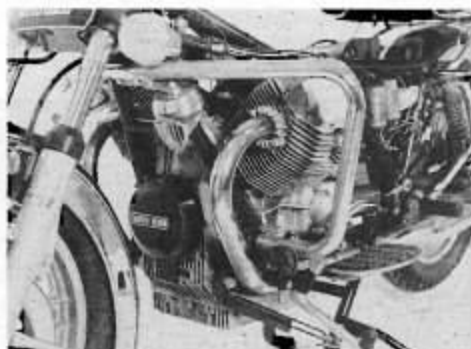
donnaient des indications relativement précises sur le froid ambiant : moins dix degrés à l'extérieur, moins quatre à l'intérieur du Watsonian. Capote dressée, nous arrivions à une température de l'ordre du zéro : ce n'est pas franchement la grosse chaleur, mais cela reste dans les limites du supportable. En ce qui concerne la pluie et la neige, il est bien évident que la capote s'impose. Et il faut bien reconnaître que la réputation des Anglais, en ce qui concerne l'étanchéité de cet accessoire, n'a rien d'usurpée. A 130 à l'heure (vitesse de croisière de notre attelage en rodage), nous n'avons pas décelé le moindre courant d'air à l'intérieur de l'habitacle. Cette étanchéité, qui se matérialise d'ailleurs par une buée épaisse au bout de quelques minutes, est tout aussi réelle par rapport à la pluie ou aux courtes rafales de neige que nous avons pu rencontrer. De toute évidence, il est fort possible de rouler au sec dans le Grand Prix Watsonian. Le confort proprement dit, il ne faut pas rêver, est quand même relativement spartiate : pratiquement assis au niveau du plancher, vous ressentez *in extenso* les moindres aspérités de la route que l'amortisseur Girling retransmet avec une fidélité digne de toute éloge. En revanche, les réactions annexes que l'on est en droit de redouter sur un side sont réduites à leur plus simple expression.

Au niveau pratique, enfin, le Watsonian affiche, il faut bien le reconnaître, quelques défauts de base qui tiennent essentiellement à sa conception vieillotte : il faut accéder au coffre en démontant une partie du siège sans pour autant être à même de placer facilement tout votre petit fourbi. La capote, si tant est que vous ayez décidé de vous en dispenser, prendra d'ailleurs une partie importante de l'espace utilisable du coffre à bagages. Il est d'ailleurs essentiel de le ranger soigneusement pour éviter toute détérioration due au vent à vitesse élevée.

En conclusion, comme nous en avions d'ailleurs vaguement l'impression, le Watsonian est bel et bien l'un de ces sides classiques qui font encore les beaux jours des « purs ». Sa finition est finalement



La Guzzi (ci-dessus) comme la Honda offrent une grande capacité au niveau bagages. Les sacoches sont très pratiques, d'autant qu'elles se détachent et se transforment en valises très présentables.



Le repose-pied de la Guzzi, en forme de plate-forme, est très pratique. De plus, le sélecteur à deux branches facilite la sélection pas toujours très douce.

assez soignée et son étanchéité, compte-tenu de sa conception, constitue en fin de compte l'un de ses vrais points forts. Nous ne lui reprocherons, pour notre part, que son manque de confort et l'aspect peu pratique que prend très vite son utilisation. Il en est tout autrement avec le DBS qui est bien, à l'usage, conforme à ce que voulaient les gens qui l'ont conçu. La première chose qui frappe, et non la moindre, est la facilité avec laquelle on s'y installe. Sans plagier la pub des célèbres Rolls, nous avons là effectivement le seul side dans lequel il est possible de monter coiffé d'un haut-de-forme. Notre essayeuse maison, malgré nos demandes véhémentes et réitérées, n'a jamais voulu faire le test, mais il est évident que la chose est parfaitement possible. De l'extérieur et de l'intérieur, sans faire appel à personne, la longue fermeture éclair dégage largement l'ouverture à travers laquelle se glisser, sans gymnastique épuisante, devient un jeu d'enfant. Toujours seul, sans être un instant tributaire de camarades plus ou moins gracieux, vous pourrez, de l'intérieur, vous cloîtrer hermétiquement dans votre vaste habitacle. Parce que, comparativement à l'espace qui vous est imparti dans le britannique panier, votre espace vital touche franchement au grand luxe. Les fesses délicatement calées dans le confortable baquet, vous avez plus la sensation de vous assoir à l'intérieur d'une quelconque voiture : la commande d'essuie-glace et la profonde boîte à gants font d'ailleurs tout « pour vous le rappeler. Ajoutez à cela un siège baquet très authentiquement automobile réglable dans tous les sens et vous aurez une notion très fidèle de l'ensemble DBS. Notre essayeuse de charme — en réalité la Bretonne la plus mal embouchée de la vie droite — devait en profiter lâchement pour nous jouer le rôle ignoble de « roule et ne t'occupe pas du reste ».

C'est le drame éternel du pauvre zig accroché au guidon depuis des heures et luttant, tant bien que mal, contre la bise glacée et les rafales perfides. Devant lui, les gouttelettes de neige fondue projetée par les autres et à sa droite, crispante, l'image vi-

vante d'une tout autre planète : Walkman aux oreilles, Libération largement étalé sur le plaid qui couvre douillement ses petites jambes potelées (taux 1), le gros de son activité consiste à relever scrupuleusement les températures intérieures. Dans la plus mauvaise de nos hypothèses, elle sera de l'ordre de plus huit degrés. Etonnez-vous, dans de pareilles conditions, que nos conversations à l'arrêt, ne soient pas les mêmes... Etanchéité et visibilité, sur le DBS, ne pose pas le plus petit problème. L'essuie-glace remplit son rôle, ce qui est son devoir, et l'unique question est de déterminer avec rigueur l'ouverture de la fenêtre qui permet de supprimer la buée. En ville, lorsque la malheureux passager commence à crever de chaleur dans son siège baquet, c'est la fenêtre de gauche qui s'abaisse complètement et permet une plus grande communication avec le pilote : « ça va, toi ? Finalement, le side-car, c'est pas si terrible... » Quand on parle de communication...

Sur le plan strictement pratique, répétons-le, le DBS est un petit modèle : très habitable, très vaste également, il dispose entre autres avantages d'un coffre à bagages vraiment digne de ce nom. On y accède par une petite trappe arrière fermant à clef et qui s'avèrera, en fin de compte, le seul truc mal pensé du panier. Il faut en effet tirer sur la serrure pour arriver à enclencher la fermeture très rudimentaire qui reste le seul point faible du DBS. Le reste, pratiquement tout le reste, est parfaitement réussi puisque même le côté confort, sans atteindre la qualité pullman, reste très acceptable. Il doit être possible, d'ailleurs, d'améliorer encore les performances de l'amortisseur Fournalès. Faute de pompe adéquate, nous n'avons pas cherché, pour notre part, à en affiner le réglage.

En forme de bilan

Dresser une sorte de bilan, après quelques centaines de kilomètres en trois roues, relèverait une fois encore de la seule subjectivité : choisir un side-car, en l'an de grâce 1984, est plus une question d'affinité personnelle que de choix logique mûrement réfléchi. Il existe toutefois une sérieuse exception à cette affirmation : si vous voulez à tout prix rouler en moto l'hiver dans nos bonnes régions, vous risquez à un moment où un autre, de rencontrer neige ou verglas qui vous mettront alors dans des situations pratiquement imparables en moto. C'est à cet instant précis que la troisième roue prendra sa réelle signification et rendra votre engin pratiquement efficace. Un side vous permet de rouler, même sans équipement vraiment spécial, dans une épaisse couche de neige. Si vous prenez la peine de vous munir de roues équipées de pneus cloutés, vous pourrez même vous lancer dans la neige profonde et les petites routes verglacées qui restent le pain quotidien des routes d'hiver. Les deux atterrages constitués et testés nous ont pleinement confirmé ce que nous pensions en mettant sur pied cette balade hivernale : Traditionnel ou non, le side moderne a fait d'énormes progrès. Le très classique Watsonian, malgré quelques défauts pratiques manifestes, parvient à proposer deux qualités fondamentales : un comportement satisfaisant sur la route et une étanchéité suffisante pour protéger du froid. Le DBS, sensiblement plus moderne, y ajoute une grande facilité d'utilisation et un confort certain qui ne peut que séduire le passager éventuel. Côté moto, nous n'avons pas tapé à côté de la plaque en choisissant sans doute deux des meilleures machines actuellement disponibles : La Guzzi California pour son couple exceptionnel et son confort général, la Gold Wing pour son formidable quatre pattes et son carénage exceptionnellement protecteur. Bien montés, c'est-à-dire avant tout bien réglés, des atterrages de ce type correspondent parfaitement à ce que vous pouvez être en droit d'en attendre. Ils vous permettront, dans toutes les conditions, de faire avec un minimum de confort les kilomètres très durs des hivers rigoureux. N'est-ce pas, en fin de compte, ce que nous recherchions ?



Les joies de la conduite en hiver. Sur la neige, le side dérape comme une voiture et permet des contrebraquages amusants. Et quand il y a trop de neige, il faut pousser !



La Guzzi « California » est par définition la machine de grand tourisme. En dépit de son petit kilométrage, notre « bellissima » s'est parfaitement comporté avec un panier.



Les routes allemandes, avec leurs passages dangereux et les scieries qui bordent les petites routes secondaires en Forêt Noire.

2^{me} partie

Rouler en hiver



Bon. A partir du moment où vous décidez de continuer à assumer votre passion de motard durant les froidures hivernales, il faut se donner les moyens de ne pas trop en souffrir. Vous nous direz : « mi-février, l'hiver est déjà bien entamé ! ». Ce n'est pas faux, et cette remarque judicieuse laisse bien entrevoir la logique implacable qui anime votre raisonnement. Cependant, comme ils détraquent le temps avec leurs sacrées bombes atomiques, le temps du verglas et des petits doigts gelés n'est pas prêt de se terminer la semaine prochaine ! De plus, nous vous rappelons que la célèbre concentration des Eléphants se déroule du 24 au 26 février sur le circuit de Salzburgring en Autriche. Nous ne doutons pas que vous serez nombreux à perpétuer la tradition en vous rendant à ce haut lieu du sport motocycliste. Dans cette optique, les quelques conseils contenus dans ces pages peuvent être utiles aux courageux motards qui vont se lancer dans l'aventure. Et même sans aller aussi loin, pour effectuer le périple Porte d'Orléans-la Ferté-Aiais (62,8 km), il convient de ne pas sous-estimer les conséquences néfastes d'un manque de précautions vestimentaires. Aussi, dans un élan généreux de philanthropie, nous nous sommes lancés dans un essai de side-car destiné à tester les machines elles-mêmes (ce fut l'objet de la prose de notre camarade Philippe Michel dont vous avez pu vous repaître au long des pages précédentes), et les équipements chargés de nous préserver des conditions atmosphériques particulièrement ingrates. C'est de ce dernier point que nous allons nous entretenir dans cette dernière partie. Nos conclusions ne peuvent être considérées comme étant le résultat d'une étude exhaustive des équipements anti-froid proposés sur le marché, mais plutôt le fruit d'une expérience personnelle, à partir d'un choix de vêtements ou d'accessoires qui nous ont permis les plus adaptés à ce problème. Il s'agit donc, en quelque sorte, de l'opinion de quelques motards sur ce qu'ils pensent être la meilleure façon de lutter contre le froid en moto. Mais vous avez peut-être expérimenté des solutions différentes et tout aussi efficaces. Si c'est le cas, vous pouvez toujours nous faire parvenir vos idées afin d'en faire profiter vos petits camarades.

Zéro de conduite

En fait, ce n'est pas vraiment l'hiver qui est gênant, mais plutôt le froid qui en résulte. Je l'disais pas plus tard qu'hier à Mme Michu, jusqu'à maintenant on ne peut pas dire qu'il ait vraiment fait froid, mais on risque d'avoir une arrière-saison difficile. Moralité : restons vigilants.

Premier objet de vos soins : la moto. A condition d'en posséder une. Dans le cas contraire, reprenez la lecture de « La Veillée des chaumières ». Votre machine est, elle aussi, sensible au froid. Les points névralgiques sont : la lubrification, la batterie et le

système électrique. En ce qui concerne la lubrification, il faut employer une huile moteur dont la viscosité est prévue pour les basses températures (ISAE 20 par exemple). Pourquoi ? Et bien parce que, quand il fait froid, l'huile a tendance à se figer dans un garde-à-vous impeccable et remplit moins bien son rôle d'agent lubrificateur. D'autre part, un bon coup de graisse au lithium sur la chaîne ne peut que faire plaisir à votre deux-roues préféré. Idem en ce qui concerne les câbles et autres roulements. Si vous prenez de la pluie et qu'il gèle par dessus sans avoir graissé les pièces qui en ont besoin, ce n'est pas bon du tout. Mais ceci est du domaine de la logique. De grands garçons (et les grandes filles ?) comme vous y ont sûrement déjà pensé. La batterie doit être toujours bien chargée si vous voulez démarrer sans problèmes dans une aube glaciale. Cette petite boîte a tendance à geler plus facilement si elle ne l'est pas. Eventuellement, un petit chapeau de protection ne peut que satisfaire sa coquetterie naturelle et son besoin de sécurité. Une pincée de gelée alcaline sur les cosses évitera la formation de sels. Quant au système électrique, il craint plus l'humidité que le froid. Une inspection méthodique de tous les contacts importants (bougies, bobines, faisceau...) permettra de déceler les points faibles et de les protéger grâce à l'usage d'isolant électrique en bombe ou en grenade à manche, ou encore avec du ruban adhésif ou du mastic silicone en tube. Enfin, bref, vous faites au mieux.

Inutile de vous énumérer les précautions élémentaires qui prévalent à la mise en marche d'une moto : gonflage des pneus, niveau d'huile, essence dans le réservoir, clé de contact dans le barillet, pilote sur la moto... ce sont les mêmes que sous les tropiques.

Un singe en hiver

Vous savez donc que c'est avec des side-cars que nous avons bravé les éléments déchainés. Comme le passager est communément affublé du terme de « singe », cette expression triviale m'a permis de titrer ce chapitre en faisant une référence que les cinéphiles apprécieront. Je dois vous avouer que j'en suis assez content. Trouver un bon titre est un exercice toujours délicat... mais je m'égare. Ce dérapage incontrôlé du texte introduit parfaitement le sujet suivant, puisqu'il consiste à énumérer les dangers qu'encourent le motard par temps froid. Parmi ceux-ci, l'un des plus importants est la présence de plaques de verglas qui provoquent... mais oui, des dérapages. Ce verglas est la conjonction de deux particularités météorologiques. L'humidité d'une part (pluie, rigole provoquée par la miction d'un automobiliste prolifique...) et le froid qui la transforme en plaque particulièrement glissante. Le motard accoutumé à étudier consciencieusement l'état de la route, quelle que soit la période de l'année, pourra déceler la présence de verglas par l'aspect brillant

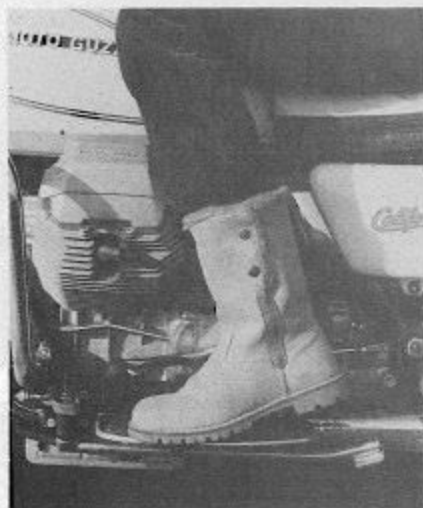
qui le caractérise. Mais il devra être particulièrement méfiant à la sortie de virages masqués et sur les routes de montagne, même sèches, où il est fréquent de trouver des rigoles d'eau, issues de la fonte des neiges, traverser la route. D'autre part, le froid engourdit les réflexes et l'accumulation de blousons, combinaisons, sous-vêtements, ne facilite pas les mouvements rapides. Le volley-ball, par exemple, est à proscrire, ainsi vêtu. En cas de route glissante, verglas ou neige, la conduite doit être beaucoup plus coulée qu'en temps normal. Pas de freinages ou d'accélération violents. Une recherche doit également être effectuée au niveau des trajectoires. La prise d'angle « façon Roberts » n'est pas à conseiller. Voilà le genre de problème dont le pilote de side ne se soucie guère, cet engin bizarre changeant de direction sans incliner l'attelage. En revanche, il faut tourner la roue avant. Et sans adhérence, on continue tout droit jusqu'au premier ravin. La solution consiste alors à tourner d'une autre façon. Lorsque le panier se trouve à droite, le fait d'accélérer fait tourner naturellement à droite, et inversement lorsqu'on coupe les gaz ou que l'on freine. Donc, sur une route entièrement enneigée, la conduite se fera presque essentiellement à l'aide des accélérations et freinages. Dans le cas où le passage de nombreuses voitures a provoqué des ornières dans la neige, on peut soit rouler carrément dans les ornières s'il n'y a pas de verglas, ou se tracer un passage dans la neige fraîche. Mais à vitesse réduite, et gare au changement de trace. Si le pneu arrière commence à patiner, il faut rechercher l'adhérence en utilisant le couple, et non un régime moteur élevé. Et quand vraiment ça n'avance plus, que l'épaisseur de neige est telle que la résistance offerte est plus importante que la propulsion, vous pouvez planter la tente et attendre le dégel ou fixer des « serflex » ou de la corde autour du pneu. L'idéal étant les pneus cloutés, ou de prévoir des pneus de cross s'ils sont adaptables à votre moto, si vous en avez les moyens.

De toute manière, froid = prudence et vitesse réduite. Et puis, on s'habitue à tout, il suffit d'y aller mollo au début, pour tester ses capacités.

Les fringues

Commençons par la tête. Ce n'est pas qu'il y fasse plus froid qu'ailleurs, mais il faut bien débiter par quelque chose. Ce qui s'enfile le mieux à cet endroit, c'est un casque. J'ai essayé avec une botte, mais le champ de vision est un peu réduit. Pour ce qui est de citer une marque, ne comptez pas sur moi là moins de me faire parvenir un chèque dans les meilleurs délais car chaque fabricant possède un produit qui correspond à ce genre d'utilisation. C'est-à-dire avec pas trop de courant d'air et dont la visière ne se couvre pas de buée. Ce que je peux vous confier, c'est que les quatre casques différents dont nous disposons ont donné toute satisfaction. Même avec une cagoule en soie dessous. Ce genre de protection est d'ailleurs très efficace contre le froid. Elle présente toutefois un certain danger quand on y est totalement habitué, au point de l'oublier, et que l'on veut se moucher. D'autre part, elle a tendance à faciliter la formation de buée, mais moyennant une certaine façon de respirer (avec les pommours de préférence), le Nolan N33 comme le Nava 3 (merci pour les chèques!) nous ont offert une excellente visibilité. Chaque moto étant équipée d'un carénage, il était même possible de rouler avec la visière semi-ouverte. Le Kiwi K10 (porté avec beaucoup d'élégance par Nane, notre charmante secrétaire de rédaction) possède en option un rabat en plastique qui vient se fixer sous le menton et évite ainsi tout courant d'air. Quant au GPA SJ noir qui ne faisait qu'accentuer la virilité rayonnante du fringant Philippe Michel, il offre une étanchéité remarquable.

Pour faire la transition entre le casque et le blouson, il y a le cou. Et pour le protéger du vent glacial, il



Ci-dessus, de gauche à droite : la combinaison Plastax « grand froid » (1 000 F TTC) offre le double avantage d'être très chaude et imperméable. Pour aller au bal de la comtesse, c'est moins recommandé. Niveau gants, Well fait des « Star waterproof » très chauds (185 F). La charmante Nane nous présente la veste Dada « Bombardier » (2 500 F). Dans le side, c'est l'idéal, car extrêmement chaud et très beau, ce qui ne gêne rien.

Ci-contre : dans le genre botte motarde (il ne faut pas renier sa condition) Manx propose ce genre de botte qui ne paye pas de mine, caoutchouc fourré, mais est très efficace. Notre essayeur-maison fut ravi !

Ci-contre : outre les Moon-Boots, utilisables uniquement par les passagers, Tecnica propose des bottes en peau fourrées pour le pilote. En cas de pluie, il vaut mieux prévoir des sur-bottes ! Mais elles offrent l'avantage d'être assez élégantes.

Ci-dessous : voici les fameuses Moon-Boots. A l'origine, ce sont des après-ski, donc prévues pour patauger dans la neige. Difficile de glisser le pied sous le sélecteur avec une telle « tatane », mais le passager n'a pas ce problème. Elles sont extrêmement confortables et chaudes, ainsi qu'étoffées. Tecnica vous l'offre ! Comme quoi, avec un peu d'imagination, des produits peuvent être parfaitement adaptés à la moto.

Le choix des gants est très important pour la conduite en hiver. Nous vous avons parlé des Well, mais Segura fait également des excellents gants « waterproof » (ci-dessous). Le système des gants électriques (Well électric et Racer) est aussi à retenir. Un achat aux alentours de 600 F qui se justifie dans des conditions extrêmes. Ça fonctionne tellement bien qu'il faut parfois les couper pour ne pas risquer le coup de soleil !



Nava a pensé au dialogue en moto entre pilote et passager. Il commercialise pour 550 F (TTC) un interphone à pile qui fonctionne à la perfection. Il en existe un autre, pneumatique, pour 110 F qui, moyennant un montage soigneux, marche bien. Ce n'est pas indispensable pour rouler l'hiver, mais cela ajoute au confort de conduite. On s'ennuie moins !



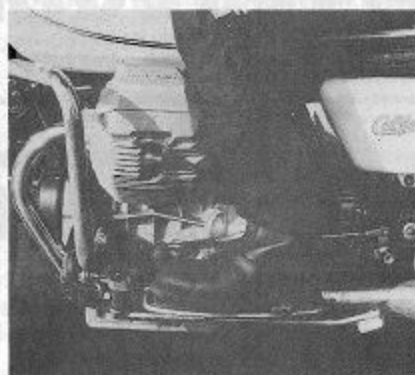
Motomod permet de se composer une tenue très efficace contre le froid (en plus des ensembles complets) avec une veste doublée ouate et aluminium et recouverte de nylon (436 HT) et un pantalon Rungis, doublé alu, maintenu par des bretelles du plus bel effet (280 F HT).

Ci-contre : le manchon (ici un Well) fourré est l'accessoire indispensable pour qui veut rouler par tout temps. C'est n'est peut-être pas très beau, mais après quelques centaines de kilomètres dans la neige, vous ne regretterez pas votre achat. Tous les motards de presse (qui sont obligés de rouler beaucoup) en ont équipés leur machine. Une référence.

Ci-dessous : en soi, elles ne servent pas à grand-chose. Mais par-dessus une botte qui a tendance à prendre l'eau, c'est l'idéal. Ça tombe bien, elles ont été construites pour ça. Ça s'appelle des sur-bottes, c'est pas cher et ça ne rapporte pas gros, mais, en cas de pluie, c'est plus efficace qu'un billet de loto.



Ci-dessous : en plus des casques et des interphones, Nava produit des hottes constituées de 4 polyuréthanes différents et d'une plaque métallique pour assurer la rigidité de la semelle. L'ensemble est léger, confortable et étanche. On y est tellement bien, qu'il faut se mettre à deux pour les enlever !



Ci-dessus : voilà des bottes qu'elles sont belles et épaisses. Le cuir, on dirait de la peau de rhinocéros (c'en est peut-être). C'est fourré dedans, avec un rabat au-dessus pour éviter les infiltrations si vous rentrez le pantalon dedans et c'est fabriqué par Soubirac.

Ci-dessous : la version sur-botte, mais pour les gants. Et comme par hasard, ça s'appelle des sur-gants. Si vous avez rejeté les manchons, il ne vous reste plus qu'à en acheter une paire. En plus, ce n'est pas cher (90 F).



existe des tours de casque qui viennent se fixer sur la circonférence inférieure du casque et qui descendent jusqu'au col du blouson. Malheureusement, on n'en avait pas. Mais ce doit être très efficace. A défaut, la cagoule et un gros foulard font l'affaire. Descendons plus bas. Avant de penser vêtements, il faut se soucier du sous-vêtement.

La maison Damart réalise des gilets et caleçons longs « double force » particulièrement chauds. Pour avoir essayé sans et avec, nous pouvons vous dire qu'on sent la différence. Indispensable. Hein Gericke, Furygan ou BMW fabriquent le même genre de sous-vêtements, en combinaison ou en deux parties. Nous n'avons pu tester que la combinaison Hein Gericke (moulant les formes avantageuses de Nani) qui s'est révélée très efficace également. Pour le reste, nous vous laissons le choix entre le slip kangourou et le caleçon.

Chaud les mains

En général, c'est par là que le mal commence. Le froid s'infiltré insidieusement au travers des gants, insensibilise les doigts et les transforme en stalactites douloureuses. Dans ce cas, les changements de rapport ou les freinages deviennent un calvaire. Alors, ne lésinez pas de ce côté-là. Premier point : les manchons. Même si c'est moche, il faut en passer par là pour mettre toutes les chances de son côté. Well en fabrique d'excellents, fourrés à l'intérieur et imperméables à l'extérieur. En plus, ça se monte très facilement avec le velcro et les lacets. Ne les serrez pas trop pour éviter de coincer les leviers. En ce qui concerne les gants, il y a le choix. Ils doivent être bien chauds (*of course !*) et pas trop serrés. Une paire de gants en soie ne fait pas de mal. Autre solution ingénieuse : les gants chauffants. Disponibles chez Well (ceux que nous avons testés) ou Racer. Facilement montables, ils sont branchés sur la batterie et peuvent être coupés grâce à un petit interrupteur fixé au guidon. Heureusement, car sinon nos petits doigts passeraient de l'état de stalactites glacées à celui de francforts fumantes. Le système fonctionne donc à merveille. De même que les poignées chauffantes proposées par Veia qui complètent l'action des manchons en créant un climat de salle des machines à l'intérieur de ceux-ci. Pour ceux qui sont vraiment allergiques aux manchons, ils peuvent encore se munir de surgants en plastique pour éviter de prendre la pluie. Et c'est toujours une protection supplémentaire contre le froid.

Blousons, vestes, chocolats glacés...

Le gros morceau à couvrir, c'est tout de même ce qu'il y a entre le casque et les bottes. Une fois la fine pelure des sous-vêtements en place, il reste à se munir de la grosse coquille protectrice. Soit vous enflez une combinaison de cuir, mais c'est cher et pas très présentable si vous désirez dîner dans un restaurant de luxe sur la route, soit vous êtes en « civil » et vous enflez une combinaison matelassée par dessus. Incontestablement, c'est le meilleur compromis, car la « combine » en cuir est étanche à l'air, mais pas très chaude, donc elle nécessitera un vêtement supplémentaire. Nous avons testé deux solutions par-dessus le jean et la chemise : une combinaison matelassée mais pas étanche (fabriquée par Royal Moto spécialement pour être testée par *Moto Revue*) qui nécessite donc d'avoir une fine combinaison de pluie en cas d'intempéries, et un ensemble Plastex et Motomod (celui-ci est en deux parties), à la fois chaud et imperméable. Comme, par miracle, nous n'avons pas eu beaucoup de pluie, il est difficile de trancher. Mais logiquement, au niveau pratique, il vaut mieux une combinaison chaude et imperméable, cela évite de s'arrêter quand la pluie commence à tomber. Pour ce qui est



de protéger du froid, la « Royal Moto » étant moins encombrante, avec une veste en cuir par-dessus c'est à peine si on ne respire pas ! Et elle permet de garder une aisance de mouvement supérieure à ses rivales. Ne cherchez pas à vous procurer la « Royal Moto », elle est encore à l'état de prototype, mais il se pourrait que la série débute bientôt. Nous vous tiendrons au courant. Elle offre tout de même une résistance à la pluie, mais peu de temps. En revanche, elle sèche en un temps record. Son utilisation se justifie totalement pour un temps très froid mais sec. Quant à la combinaison Plastex « grand froid » et à l'ensemble Motomod, ils constituent un excellent compromis froid-pluie. All Mer réalise des combinaisons de pluie très fines et légères, mais parfaitement étanches qui complètent parfaitement bien le rôle d'une combinaison de cuir ou de la « Royal Moto ». Autre possibilité, dans le même genre que Motomod, la tenue Furybour qui, comme son nom l'indique, reprend les caractéristiques et l'aspect du fameux Barbour anglais. En mieux. Côté passager, dans le side, les exigences ne sont pas les mêmes. Et une bonne grosse doudoune de montagne en duvet fait parfaitement l'affaire. S'il pleut, il suffit de mettre la capote sur le Watsonian, et de mettre l'essuie-glace sur le DBS.

Se mettre les pieds au sec

Ça se termine. Il ne reste plus que vos petits orteils à protéger. C'est le moment d'utiliser la botte citée précédemment. La bonne grosse botte de motard en cuir reste valable, mais il y a eu des progrès dans ce domaine aussi. Soubrac propose une paire de bottes en gros cuir spécialement traité et fourrées à

En haut : le side DBS est complètement étanche. A tel point qu'il faut ouvrir la fenêtre quand on roule doucement !... Niveau confort, c'est un régal. Pour le pilote, c'est moins évident, mais avec le carénage et le pare-brise de la Gold Wing, le froid s'infiltré moins facilement. Les casques, dont la visière comporte des permis de éviter la buée sans avoir les yeux qui pleurent.

A gauche l'attelage Honda-DBS, à droite celui composé de la Guzzi California et du Watsonian GP. Le moderne face au classique. Deux versions différentes du side-car. L'un privilégie le confort, l'autre s'adresse aux puristes.

l'intérieur que c'en est un régal. Durant tout le voyage, et quoi qu'il arrive, même dans la neige, nos pieds ignoraient avec mépris la température extérieure. Mais la révélation nous vient de chez Tecnica avec les Moon Boots. Pour conduire avec un sélecteur classique, cela pose quelques problèmes du fait de la grosseur de l'engin, mais avec un sélecteur à deux branches, ou comme passager, c'est vraiment idéal. Totalement étanche, la résistance au froid paraît sans limite. Testées par les skieurs (une fois qu'ils ont déchaussé leurs skis, bien sûr !), ces bottes peuvent convenir parfaitement à l'utilisation qu'en fait un passager (ou une passagère). Pour le pilote, qui garde ses gros croquenots en cuir, il peut y adapter des surbottes (Plastex) qui, sans réchauffer, évitent de baigner dans son jus après quelques kilomètres effectués sous la pluie. Quoi qu'il en soit, n'oubliez jamais de graisser et de cirer vos vêtements en cuir après usage, surtout s'il a plu. Leur qualité en dépend directement.