



MA PREMIERE ANNÉE A MOTOCYCLETTE

par BILL HARTFORD.

(Bill Hartford, essayeur d'automobiles réputé aux U.S.A. et auteur de la plupart des Tests « auto » de Mécanique Populaire s'est brusquement découvert une passion pour la moto...)

JE m'étais amplement documenté sur le sujet. Je me plaçais automatiquement à l'écart de la bande sombre et glissante, provoquée par d'innombrables fuites de carters d'automobiles, en prenant ce long virage à gauche.

C'était un temps idéal pour faire de la moto : un matin sec, clair et tiède. En réalisant que je totalisais déjà près de trois milles kilomètres sur mon premier engin, je me demandais pourquoi je ne m'étais pas intéressé plus tôt aux « 2 roues ». Cette pratique n'était pas

seulement un moyen économique, enivrant, de se rendre au bureau, mais constituait également un merveilleux sport de grand air. La route secondaire sur laquelle je progressais était bien entretenue et, interdite aux poids lourds, le danger de buter sur une vieille carcasse de pneu, ou débris, était minime.

Hors des traînées d'huile je m'engageais dans une sorte de tunnel passant sous l'autoroute. L'apparition brutale de l'ombre et le fait que je portais des lunettes de soleil pour me protéger de

ses rayons intenses produisirent le trou noir. J'aperçus le gigantesque nid de poule mais trop tard. Impossible de le contourner, ni même de me redresser sur les repose-pieds.

Les roues de la petite moto percutèrent tour à tour, secoué, mais toujours en selle, je me rangeais sur le bas-côté.

Bilan : deux jantes abîmées et un moyeu arrière fêlé. Fort heureusement je n'étais pas tombé et la circulation était réduite. Je n'avais donc pas à faire face à l'autre grand danger du motocycliste : l'automobile.

Bien installé dans la trentaine, je pensais être assez âgé pour ne plus avoir à prouver quoi que ce soit. Avec une femme, deux gosses - et même un chien - je n'avais pas besoin d'épater la galerie sur deux roues. Je pouvais accepter avec désinvolture les statistiques selon lesquelles un fort pourcentage de victimes d'accidents à moto ont moins de 25 ans. C'est évidemment une pensée déprimante pour un jeune motocycliste ou quiconque veut le devenir.

L'an dernier je suis tombé amoureux d'une Suzuki 100 cm orange. J'apprécie une machine qui a de la classe et c'était le cas de cet engin, superbement réalisé dans ses moindres détails. La garantie d'un an acheva de me décider.

Je pensais me servir essentiellement de mon engin dans les rues. En outre la vitesse de croisière de la Suzuki (environ 70 km/heure) serait suffisante sur la route, et sa conception me permettait de l'utiliser en tous terrains. Je l'ai donc achetée. Première erreur. J'aurais dû dépenser un peu plus et acquérir la 250 cm³ bi-cylindres qui se trouvait près d'elle. J'avais commis l'erreur la plus fréquente acquérir une machine trop petite.

Pour ma part je craignais qu'une moto aussi puissante qu'une 250 et aussi grosse (près de 150 kg) soit difficile à conduire. Je voulais une machine à dominer et la Suzuki de 85 kg convenait parfaitement.

Ainsi, au mois de mars dernier, mon casque à la main (obligatoire ou non portez-en un !), carte grise en poche j'étais candidat au permis de débutant à motocyclette.

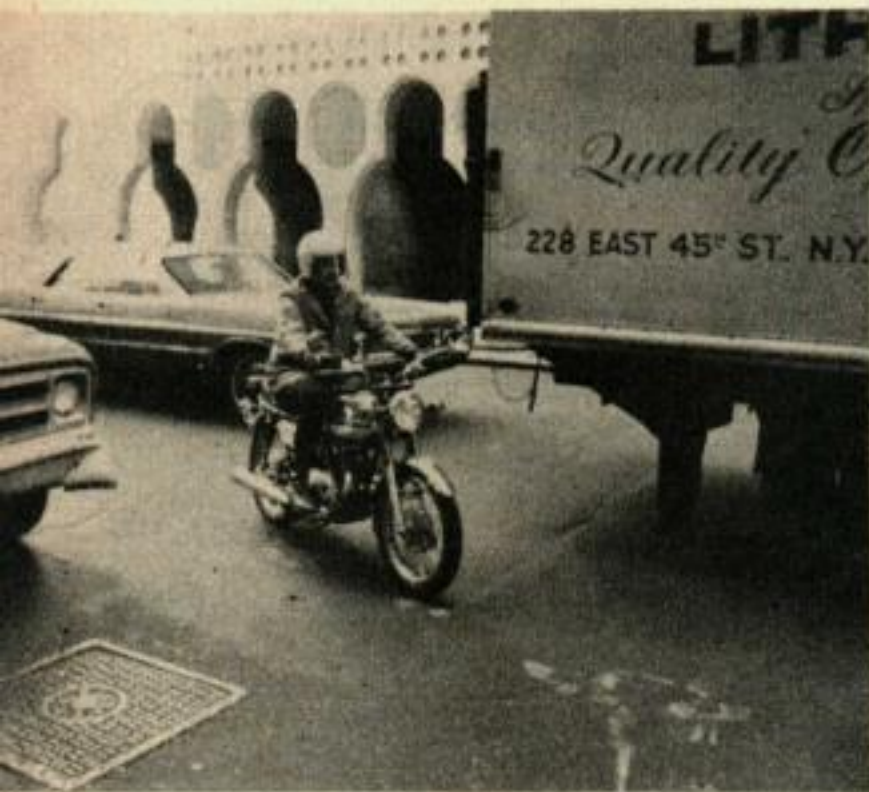
Le jour prévu, je me rendis sur le lieu de l'examen avec mon permis, le formulaire que devrait remplir l'examineur, la moto et sa carte grise. Comme prescrit j'amenais également avec moi un conducteur (une conductrice plutôt

puisqu'il s'agissait de ma femme) et une voiture de manière à ce qu'elle puisse véhiculer l'examineur tandis qu'il observerait mon comportement dans la circulation et qu'il me ferait accomplir des ronds et des huit. J'avais transporté ma moto dans mon break. Lorsque vous n'êtes qu'un candidat au permis vous pouvez venir sur votre moto jusqu'au terrain d'examen à la condition que l'automobiliste qui vous accompagne possède également un permis moto. Outre que j'avais respecté tous les règlements, je m'étais habillé convenablement et j'abordais un sourire très poli. Avant de passer mon examen j'avais fait mon apprentissage dans mon quartier.

Comme je n'avais jamais cessé de faire de la bicyclette, aussi bien pour me détendre, que pour faire des petites commissions, je n'eus pas besoin d'apprendre à me maintenir en équilibre à



La conduite de nuit exige certaines précautions. Les clignotants, montés en série sur des modèles récents, sont très efficaces mais, de jour, il vaut mieux tendre le bras. Habillez-vous toujours de manière à ce qu'on vous remarque bien, en vêtements clairs, par exemple.



Il est très difficile de se faufiler dans la circulation dense de Manhattan.

vitesse réduite, ou à m'habituer aux réactions d'un deux-roues. Il m'avait donc suffi d'adapter mes réflexes aux besoins de la Suzuki. Le pied droit actionnait le frein arrière, la main droite la poignée commandant le frein avant et l'accélérateur, le pied gauche le sélecteur de vitesses, la main gauche le débrayage. Les clignotants, la commande des phares, et le starter occupaient suffisamment mes doigts. Réaliser rapidement ces manœuvres devint bien vite une habitude et l'éducation des doigts de pied - pousser vers le bas pour la première, vers le haut pour le point mort, encore vers le haut pour la seconde et la troisième - ne fut pas précisément empreinte de maladresse.

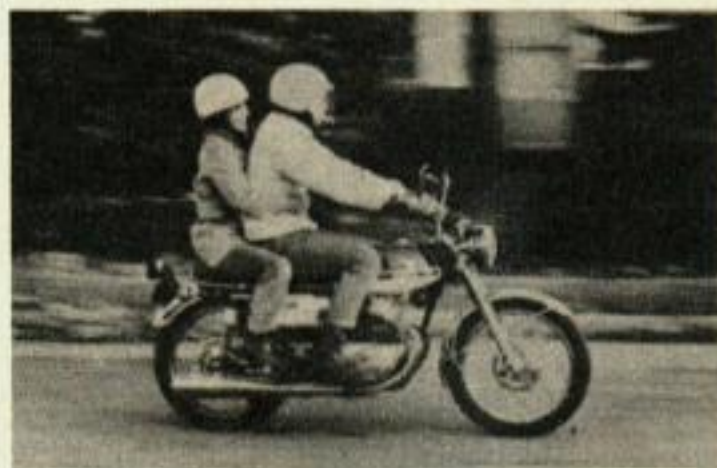
Néanmoins je découvris qu'il fallait une certaine habitude pour coordonner la vitesse d'une moto avec l'importance de la courbe que l'on prend. Cela devenait surtout délicat lorsque la courbe n'était pas régulière.

En faisant de la bicyclette j'étais devenu conscient de la notion dite de « l'homme invisible ». Il faut toujours se comporter comme si les automobilistes et les piétons ne vous voyaient pas. Il est indispensable d'être prêt à prendre toutes dispositions nécessaires afin de vous protéger vous-même et les protéger si, effectivement, ils ne vous ont pas vu, comme c'est souvent le cas. De manière à ce qu'on m'aperçoive je

conduis parfois avec mon phare allumé. Je suis certain que cette précaution deviendra obligatoire un de ces jours. Si je n'avais pas obtenu mon permis du premier coup je m'abstiendrais d'en parler. Mais ce n'est pas le cas. Après avoir attendu quelques jours on me demanda de passer au bureau de la circulation où l'on tamponna les initiales « M. C. » sur mon permis auto. Ainsi l'été dernier tandis que les banlieusards tempêtaient contre leurs trains bondés et que la circulation routière était plus mauvaise que jamais, je m'élançais sur les routes avec un « miang miang miang ! » caractéristique des moteurs deux temps.

On gagne encore plus de temps en zigzaguant, illégalement, entre les files de voitures, même lorsque celles-ci progressent à la limite de la vitesse autorisée. En ce qui me concerne, cette pratique constitue un abus de la liberté que confère une moto. Les motocyclistes prudents peuvent le faire, occasionnellement, mais seulement lorsque la circulation est très lente, ou même arrêtée. Dans ce cas vous pouvez continuer de progresser entre plusieurs files de voitures, mais lentement, très lentement.

Lorsque la route est congestionnée



Le type et la taille de la motocyclette dépendent de l'usage qu'on veut en faire. Mon premier engin était la 100 cm³ du bas. Excellente machine pour débutant mais peu propice à un transport de passager. Ma nouvelle moto, une 175 cm³ Honda (en haut) est plus rapide, plus confortable et plus agréable pour la passagère.



et que personne ne peut plus avancer, il m'est arrivé bien souvent de demeurer immobilisé là où je me trouvais.

La plupart des motocyclistes prétendent qu'il n'est pas réaliste de ne pas utiliser les avantages de sa machine. Arguant qu'avec prudence et courtoisie vis-à-vis des automobilistes, on ne court aucun danger, et on ne risque pas d'être arrêté par un motard.

Le grand risque, en l'occurrence, est de provoquer la colère des automobilistes pris dans un bouchon. J'ai observé l'un d'eux qui, tandis qu'il progressait à une allure de tortue exécutait une série de queue de poisson de manière à empêcher un motocycliste de progresser entre les files de voitures. Ce dernier - j'ai pu lui parler quelques instants après - était un homme d'âge mûr, très doux, qui travaillait dans la confection et que la tactique de l'automobiliste laissait indifférent.

En ce qui me concerne l'aspect le plus satisfaisant de mes liaisons à moto consiste à ranger celle-ci dans un parking spécialement réservé aux deux roues à deux buildings des bureaux de « Popular Mechanics ». Je n'avais ni train, ni métro, ni autobus à prendre et le pont du Queensborough qui permet d'accéder à New York est parfaitement dégagé. On parle d'y instituer un péage de manière à décourager les automobilistes de venir encombrer la ville, mais si ce règlement est voté, les motos seront exemptées. Une moto ne risque pas de bloquer une rue comme le ferait une Cadillac.

En retournant chez moi un soir, je réalisais brusquement à quel point il est important d'effectuer quelques vérifications élémentaires avant de prendre le départ. Je progressais sur le revêtement glissant du pont, en luttant contre un vent violent soufflant le long de l'East River suivi de trop près par un taxi, lorsque mon moteur se mit à tousser. Fort heureusement je réalisais à temps que j'avais oublié d'ouvrir le robinet d'essence. Précaution que je n'ai jamais négligée par la suite.

Lorsqu'il pleut j'ai découvert qu'il suffisait de porter un léger imperméable en nylon et des bottes de cuir très fines, qui prennent très peu de place, le tout logé dans un coin de la serviette que je fixe sur le porte-bagages. Un casque muni d'une bonne visière contribue à vous garder au sec. J'ai effectué plus de 50 kilomètres sous une pluie bat-



Ce parking gratuit pour motos est situé tout près des bureaux de Mécanique Populaire à New York.

tante, sans être mouillé. Lorsqu'il fait froid, un bon blouson et des gants chauds vous permettront de prolonger de quelques mois l'utilisation de votre moto.

Bien qu'il soit mince, le tissu de mon blouson en nylon imperméabilisé, résiste à la pénétration de l'air. C'est là tout le secret. Lorsqu'il fait froid, il est plus chaud qu'une demi douzaine de tricots qui laissent passer l'air à travers leurs mailles. Bien entendu le cuir demeure traditionnellement le meilleur matériau pour habiller le motocycliste et le protéger du vent. C'est ce que vous pouvez porter de mieux si vous faites une chute. Des chaussures de ville et des chaussettes sont par contre largement suffisantes. Je ne porte de bottes que lorsque la température devient glaciale.

Ma première année de motocycliste a commencé comme une expérience, mais je ne suis pas redevenu piéton

FONCER AVEC LE SOLEIL DANS LES YEUX est peut-être agréable si vous montez à cheval, mais à moto il vaut mieux surveiller la route.



LES TRAINÉES D'HUILE marquent le centre de toutes les voies importantes. Si le revêtement est sombre, il est difficile de les détecter et s'il pleut, ces traînées peuvent devenir très glissantes. Progressez toujours d'un côté ou de l'autre de telles marques. Mais si la circulation est intense et que vous progressiez à vitesse réduite, il vaut mieux rester le plus possible sur la droite de telle manière que les voitures puissent vous dépasser facilement.

SA VULNERABILITE oblige le motocycliste à anticiper constamment ce que les autres vont faire. Un automobiliste qui va exécuter un virage devant vous, soit parce qu'il ne vous a pas vu, soit parce qu'il a mal jugé la distance à laquelle vous vous trouvez, présente un danger certain. Ce n'est peut-être pas très drôle de progresser à une vitesse à laquelle vous êtes certain de pouvoir vous arrêter pile, mais c'est tout de même plus sûr. Ici, j'étais certain que l'automobiliste m'avait vu et pourtant il amorçait sa manœuvre. Avant de pouvoir ralentir suffisamment, je compris qu'il s'apprêtait à me laisser passer, mais à tourner avant que la voiture qui me suivait ne soit trop près. Une situation délicate qui pouvait fort bien engendrer une triple collision.



en vendant la Suzuki après 8 000 km sans ennui. Je suis en train de rôder une autre moto, une Honda 175 k-3 super-sport. Je suis définitivement acquis à ce mode de transport.

Bien qu'il s'agisse d'un quatre temps, que la machine soit plus lourde, - 130 kg - qu'elle ait une meilleure vitesse de croisière et qu'elle soit plus confortable, elle est aussi économique à l'usage que ma deux temps.

La consommation réduite est l'un des avantages d'une mécanique quatre temps mais elle exige un peu plus d'entretien : réglage des culbuteurs et vidange, par exemple. Il est encore trop tôt pour décider si je deviendrai un fervent du deux temps, ou du quatre

temps. Peut-être aurai-je dans mon garage une moto de chaque type.

Plus d'une moto apporte une réponse à celui qui se demande de quelle taille il doit l'acheter.

La 175 aux U.S.A. est parfaite pour le banlieusard mais si vous voulez vous en servir pour foncer sur les autoroutes sur de longues distances, peut-être avec un passager, oubliez-la. Il faut, dans ce cas, au moins une 500 cm³. Si vous êtes un homme de petite taille, pas très lourd, vous pouvez peut-être acquérir quelque chose de plus petit mais n'oubliez pas que le confort commence avec une 500.

J'ai récemment piloté d'autres machines. Notamment une Yamaha 250,