

WINTER « SUITE »

A ne pas confondre avec Winterthur, tristement célèbre pour les motards. Non. Lui, c'est Daniel. Vous le connaissez bien, M.R. vous a déjà présenté ses monos. Voici le dernier né.

YAMAHA 650 XT

« WINTER »

MONO PAS CRADO !

Daniel Winter est un fana fêlé. Fana du gros mono. Fêlé au sens propre du terme : il ne craque que pour les gros coups de piston. Et il adore ça, en plus. Depuis toujours, il bricole ses monos. M.R. vous en a déjà parlé. Son petit dernier est sous vos yeux, à base de 550 XT. Quand il nous a envoyé son texte, il y avait une lettre avec qui commençait ainsi : « J'aime Rubens, alors... ». On vous laisse découvrir la suite.

La description des causes de l'épidémie « custom » est maintenant connue. Il s'agit d'abord d'une maladie très grave, que seul le contractant peut expliquer : une profonde métamorphose psychique. Le spin électronique des cellules cérébrales s'inverse. A l'opposé de ceux qui lâchent complètement la moto et pour lesquels le spin s'arrête définitivement, les malades custom ont le leur totalement inversé. On pense tout par l'autre bout de la moto...

J'ai craqué pour le custom

Plus de vitesse, plus de crispation, plus de montre, moins de tours de roues sous la pluie, bref, la moto devient réellement ce qu'elle est au fond : un objet. Non ! Attendez, pas de tollé général !

Un très bel objet — pour soi —, sûr, un objet dans lequel on se vide de sa violence lorsqu'il est à peu près fini (car un custom n'est jamais fini), un objet provocant. Car un custom se bâtit avec jouissance, comme une petite création dans laquelle on jette les derniers phantasmes, et par laquelle on accède enfin à ce stade ultime du vrai bonheur motocycliste : l'absence suprême de tension, le relax éternel, le repos du guerrier, la purge finale, le transfert...

A la limite, contradictoirement, pas la peine d'expliquer. Si l'on est vraiment custom, on n'explique plus. C'est justement cette contradiction, le custom. C'est comme le Zen : on est dedans. Il n'y a plus môa et la bête, parce que môa, c'est aussi la machine. Môa et ça sont. Le « je » devient alors vraiment libre.

En quelque sorte, on ne fait plus partie du monde moto classique, parce que l'on ose avouer une partie de son individualisme. Je vous l'ai dit, un custom-man dit franchement ce qu'est la moto pour lui : un objet directement issu de l'ego, fait pour lui seul. Une pute étonnamment respectée, le sac où l'on met tout ce qui est égoïste, l'authentique repère dans lequel on enferme le chien en nous pour que le reste — et quel reste ! — puisse être vraiment libre.

Second point nosologique, le choc avec Rubens

J'aime les rondes, les mecs... Mais là, je ne dirai pas pourquoi. Comprenez qui pourra !

Bref, le choc Rubens, c'est quand même entre 60 et 70 kilogrammes-force dans le dos : très, vraiment très dur pour un malheureux piston de 84 et une course clitoridienne. Caractéristiques techniques qui, en côte et au bout de 250 bornes, avec Belle et bagages, ne peuvent que fumer les segments et fusiller les culbus, l'huile ayant atteint sa viscosité zéro et les dilatations étant au maxi des écarts-types ; au-delà, tu casses.

« Y'a qu'à gonfler », que je pensais... Eh bien non ! Faites donc monter Mâdame sur la selle d'origine ! Ça dépasse, ce n'est pas confortable, ça fait mal à l'amende et ce n'est pas stable. De même, pour le conducteur, combien me suis-je offert de couillites aiguës, avec cette selle large comme ces dernières ; ma parole, on dirait qu'ils nous en veulent, à l'île du soleil levant !

A l'opposé, mes frères, sur une selle telle que vous la voyez là, on s'endort et, au bout de 400 bornes, on tient encore debout. Ici donc — ego oblige —, la Dame est choyée au même titre que le conducteur roi, car une passagère qui a mal partout en arrivant, c'est pas custom. Disons qu'elle a eu de la promo : du coefficient « bagage », elle est passée au coefficient humain. C'est pourtant pas une MLF, elle n'a rien réclamé (justement, peut-être...). Et puis, vous vous imaginez, au dodo, complètement sciés de courbatures et rire jaune, les dents serrées, les colonnes vertébrales émettant le sinistre bruit de gonds de portes centenaires, grommeler tous deux : « C'était bien, chéri ? »...

Franchement, j'en ai eu marre de cette comédie, carrément. C'est ça, vieillir, comme dit le regretté Brel. Là, tu prends ton pied à tous moments : avant en regardant, pendant en roulant, après en te reposant.

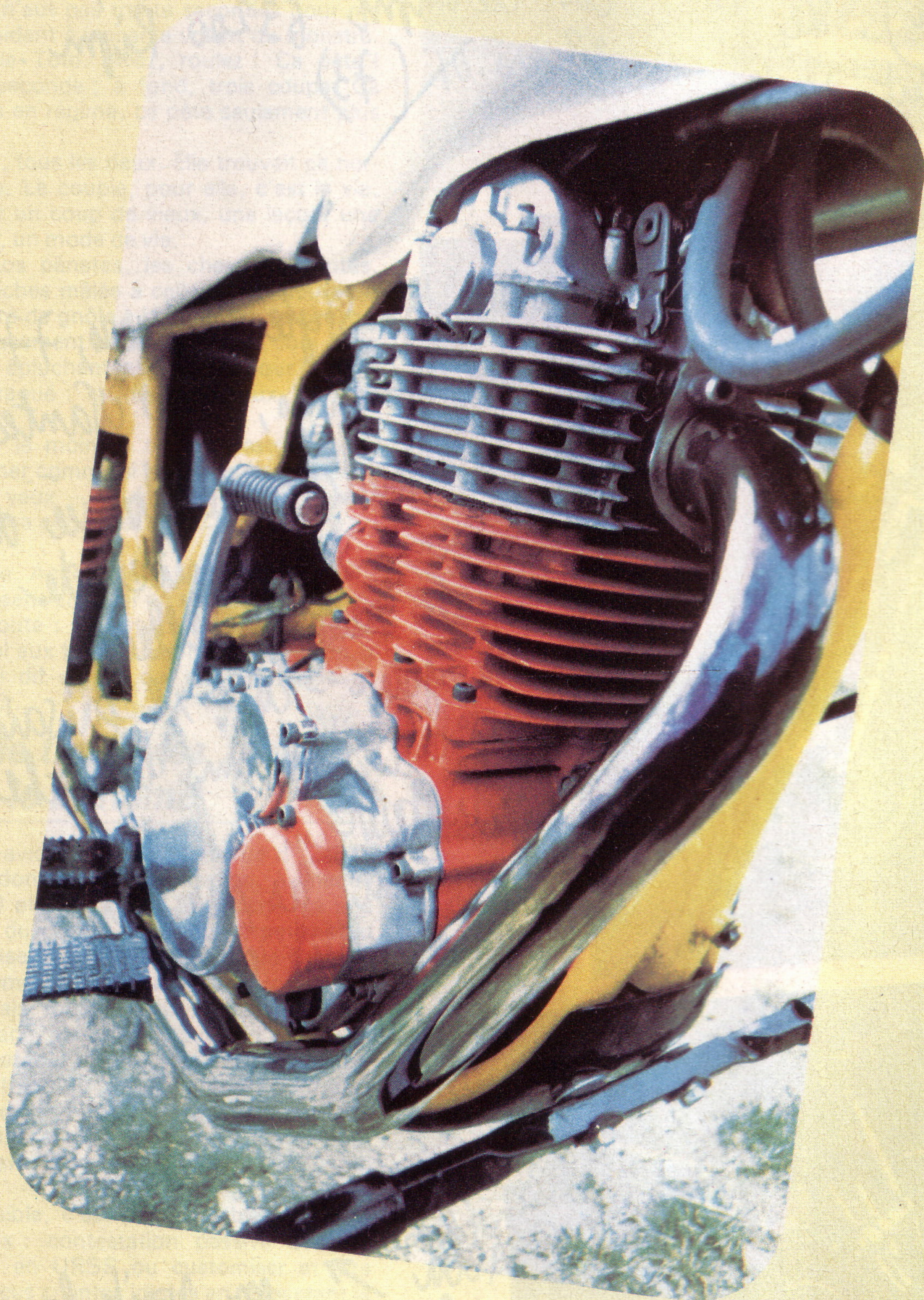
En roulant, panard oblige, longue-course accompagné de légères vibrations, juste ce qu'il faut pour sentir le piston monter et descendre dans le cylindre, renouant ainsi avec un vieux geste inconscient... le tout pour prendre conscience qu'un pète vaut entre 2 et 5 mètres.

C'est comme avec Mâdame, mais à un niveau plus technique, celui du couple. Pas un couple rachot, genre 1000 TR1 ou autre simili V décevant, c'est-à-dire un faux-frère de couple que l'on ne sent que sur le papier, un couple de bureau quoi ! Ici, c'est la notion de poussée.

Qui a vu dans les campagnes ces vieux tracteurs mono — j'insiste — avec le Gugusse qui tare au bas mot 220 livres dessus ? Empoignant le volant comme les cornes du taureau qu'il veut mater, le gars, avec le sourire jusqu'aux ouïes, te grimpe la côte à 25°, et à 200 tours. Chaque coup de piston

J' AIME

REBECS,

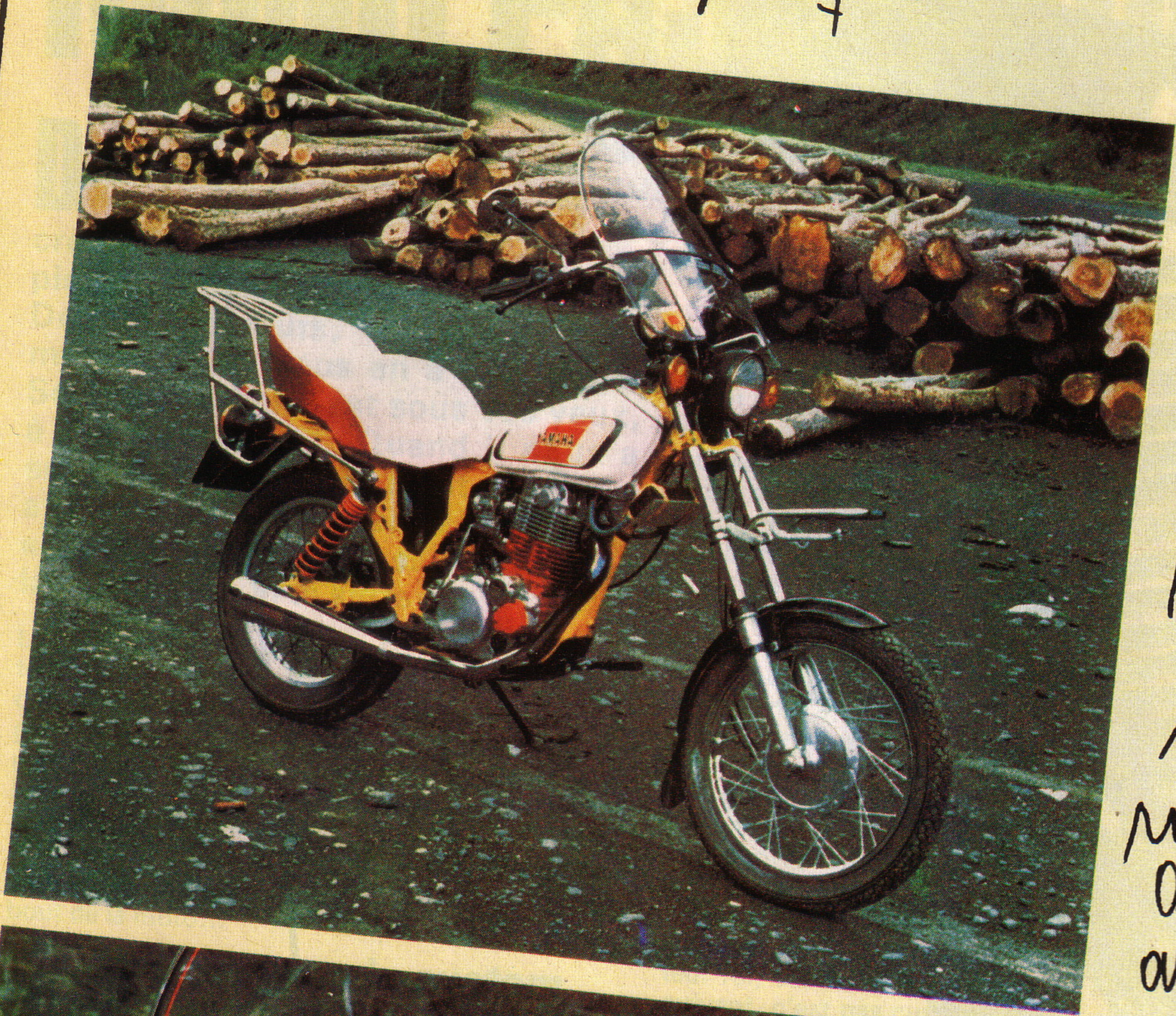


ALORS...

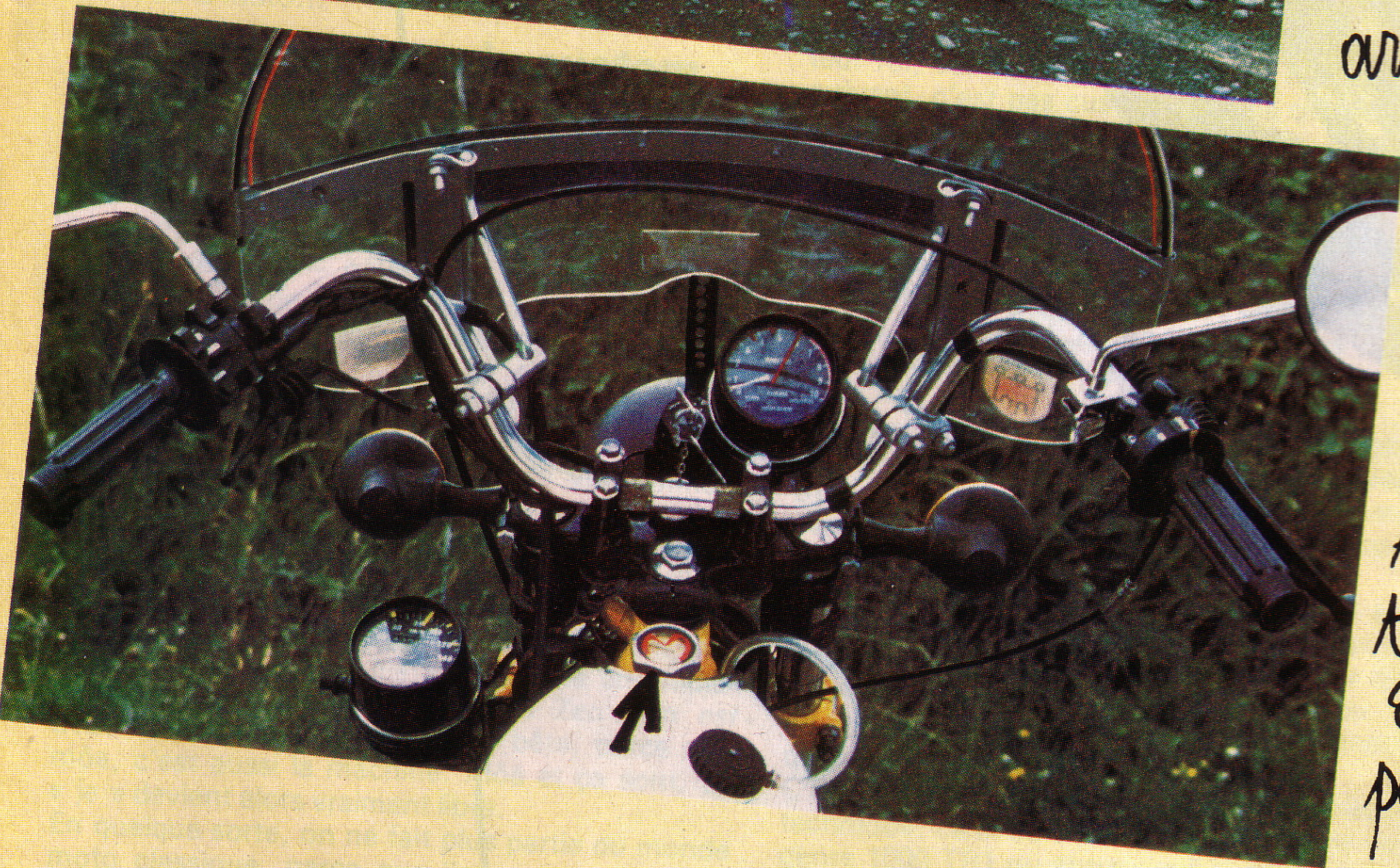
D. Winter

Ah! cette selle, ... grâce à
 son sellier très habile, une
 1000 gold W. modifiée.
 Les porte-bagages, du Dafy
 (Bottelini - Dumoulin). Le
 petit, à l'avant, peut porter

jusqu'à 10 kg. L'arrière,
 jusqu'à 30.
 Le sellier: Lacombat, route
 de Clermont 63200 Ripm.
 38.05.01 (73)



Moto - Style Choppers, 77 rue
 des Chalâtres, 44000 Nantes:
 La fourche, rallongée de
 15 cm. La tenue de
 route reste excellente.
 Ce jour-là, il faisait
 17°C: j'ai mis le cache-
 radiateur ...
 On voit les renforts
 arrière du cadre.



La → on voit le
 thermomètre de
 température d'huile.
 Et en général, le
 poste de pilotage.

te le fait sauter sur le siège en tôle trouée à ressort... ça roule encore... ça consomme deux litres de fuel à l'heure... et toi, tu doublerais ça à 8 000, l'air supérieur, sans prendre leçon ?

Allons, allons, si c'était conçu comme ça, c'est qu'il y avait une raison.

M'étant retiré méditer la chose au Mont Athos, et après avoir eu moult entretiens avec Gugusse, rien ne venait jusqu'au jour où, après avoir bu quelques timbales traditionnelles avec lui dans sa cave, il me gromelle, les yeux rougeoyants de coquinerie et de distillation interne : « Tu veux l'essayer, mon tracteur ? »...

Alors là, les mecs, ce fut le spasme. Je suis monté en Boeing, j'ai touché à la CBX, au delta, à la magie blanche, j'ai tout oublié mais ça, c'est pas possible.

J'ai hurlé : bobonne ! Elle, croyant que je m'étais coupé le doigt comme il y a cinq ans (ça faisait le même bruit), n'eut pas trente secondes pour me retrouver, m'aidant à lancer le volant du monstre. A la manivelle Toto. Allez, roulez ! Ça pète ! 2 coups par seconde ; à fond, trois coups. Ça n'accélère pas en régime, ça pète seulement plus fort.

On fait le tour, tous les deux. Elle trouvait ça normal, le couple. Le couple, pour elle, c'est la vie. Pour toi, c'est un coup de vieux, une leçon, une transmutation, un mode de vie.

Réintégrant nos pénates, les cheveux hirsutes, l'odeur des vaches mêlée à celle du fuel lourd du tricar, le verre de gnôle à la main, les yeux exorbités, silencieusement paralysé dans le coin de la cuisine... elle, épluchant les carottes pour la jardinière... j'ai craqué : « Chérie, je veux un custom ».

Sans modifier le moindre de ses gestes, continuant d'éplucher comme si de rien n'était, ne lève même pas les yeux — un fol instant d'angoisse : « C'est mieux, ça pousse et on est bien », dans un soupir.

Double spasme. Accord de la Luftwaffe en plus ! Puis, toujours sans changer un seul de ses mouvements, elle ajoute : « J'espère seulement que je n'aurai pas mal aux fesses, comme avec l'autre. » Jamais je n'ai dit « mais oui ma chérie » avec autant de plaisir.

Nosologie trois : les radars, les flics, le système

Avec mon ex-avion (voir *Moto Revue* n° 2483), j'ai beaucoup donné à l'administration. A chaque fois, entre 120 et 170 devant les radars. Ça m'a coûté la peau du cul. Et puis, petit à petit, s'est installée la chose la plus pernicieuse que j'ai connue en moi-même : la peur du flic.

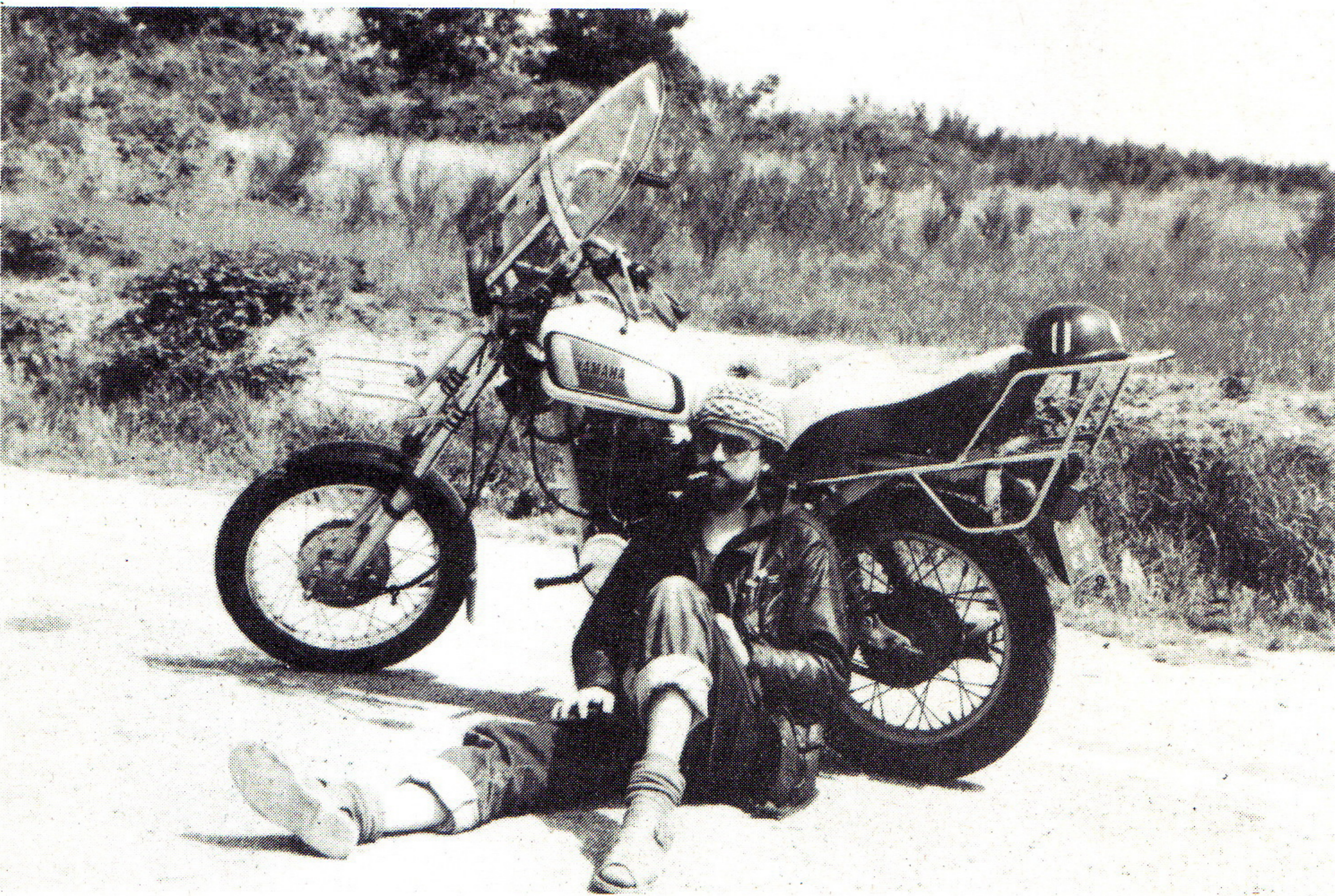
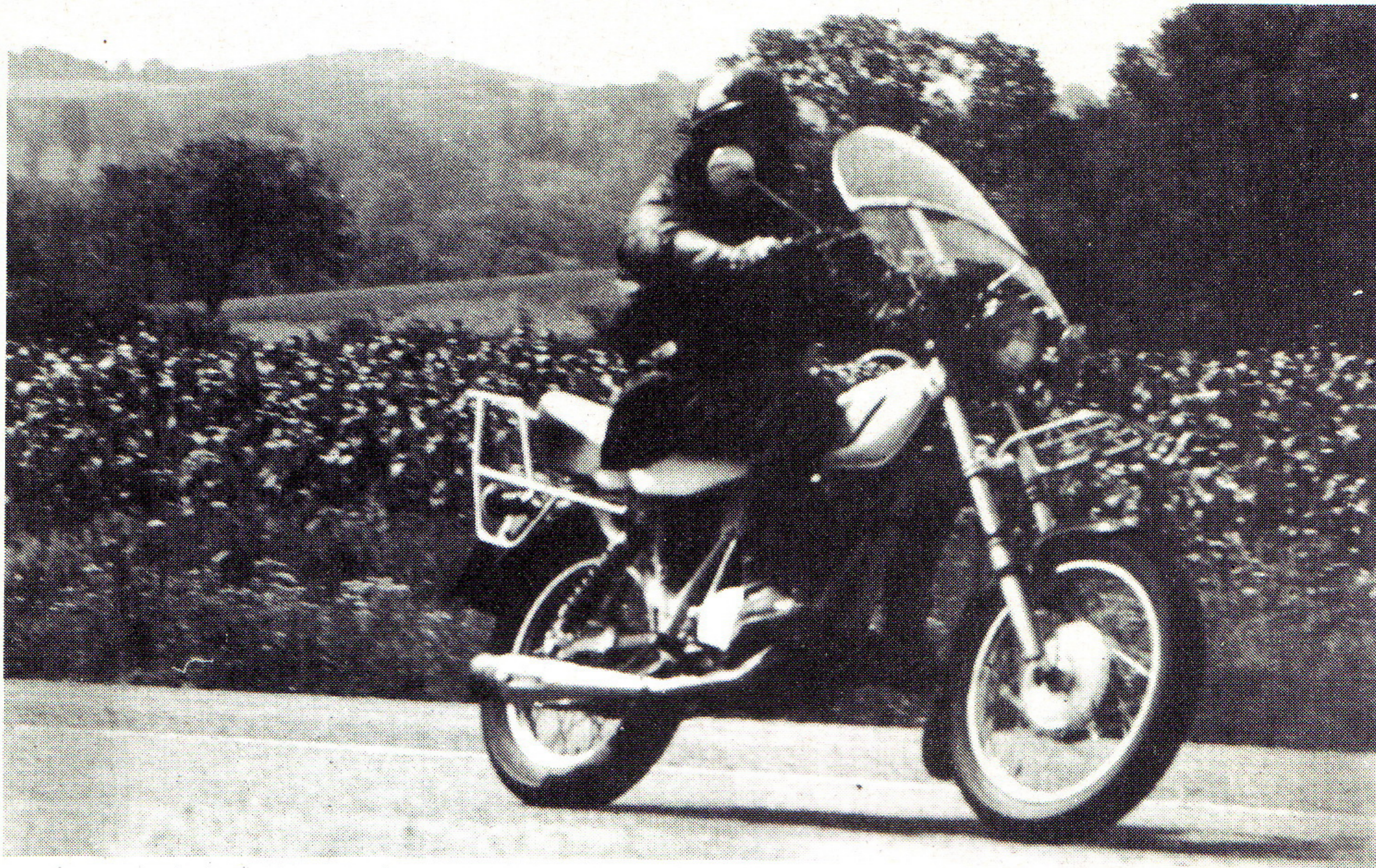
Je me surprénais, roulant crispé, à penser qu'à la sortie de ce virage, il y aurait le comité d'accueil, le larfeuille à sortir et tout. Oppression détestable, insidieusement entretenue par les autorités pour bien tenir en laisse le brave citoyen. Oppression-répression à phase auto-hypnotique lente, pour finir en mouillant à chaque fois qu'on voit l'uni-forme.

C'est pas possible, c'est plus possible. Alors, là aussi, le choix : contestation passive avec la bibine comme en URSS ou customiser et dire basta à toutes ces craintes idiotes en respectant la limitation de vitesse. Mais si.

Maintenant, je passe devant le radar à 90 km/h, 3 100 tr, devant le comité d'accueil avec le sourire et le havane derrière le pare-brise. Je ne les vois même plus. J'ai oublié. Fini, les structures, le côté répressif de l'Etat. Ah ! Voir autre chose que les compteurs et le bout de sa roue folle sur le bitume...

Rien n'empêche ! Un gêneur ? Tu ouvres, dix coups de pistons, deux cents mètres plus loin, 130, tu coupes. Deux camions qui se suivent. Idem, tu ouvres un peu plus, c'est tout.

Parce que, quand tu ouvres, ça cogne tout de suite beaucoup plus fort. Il n'y a pas de temps de réponse. C'est comme le tracteur à Gugusse. L'aiguille du compteur grimpe, l'autre du compteur ne bouge presque pas. 90, c'est pas 90, c'est 3 100 tours. Avec un custom, tu roules en tours. Tu sais que tu vas plus vite parce que ça vibre plus fort. Tu marches aux frémissements dans le guidon.



"... l'absence
suprême de tension,
le relax éternel,
le repos du guerrier,
la purge finale,
le transfert..."

C'est-y pas
mieux comme ça ?

