



Les mots-magiques du mois

Carole : "Il avait pris la roucade" (En parlant d'une hypothétique rocade qui s'est révélée être l'autoroute A.1)

Alain : (Eddy lui demande: "Tu conduis ?") il répondit: "Non sauf si Carole est capable de dormir".

Eric : (Eddy lui demande : "Tu as eu de la pluie le 1^{er} jour ?") Il lui répondit : "Non non, seulement les trois premiers".

Marie-Pascale : "On prend une pizza, on la coupe en trois et on mange chacun un quart !"

Didier : "J'aime bien la Honda 750 SFR"

Martial : "Ecoutes les guernoules qui croassent".

"Le top c'est de manger dans une feuille de banane"

"Eric a donné un cours d'astronomie à Annick"

Eddy : "Donnez-moi juste une machette et je vous fait une tente"

DEVINETTES

Pourquoi ceux qui roulent en Harley mettent des vestes à franges ???

Pour voir dans quel sens ils roulent

Pourquoi les belges se mettent-ils en pyjama pour faire de la moto ?

Pour mieux se coucher dans les virages !

Quelle est la différence entre une Harley et une hémorroïde?
Aucune, tous les trous du cul en ont une un jour !

Quelle est la différence entre un galet sur une plage et un motard en Harley ?

Le galet, plus il roule, plus il est poli.

Savez vous ce que ça fait une vache en moto à plus de 200km/h sur l'autoroute ?
mmeeeeuuuuuuuuuuuuuuuuH !

Quelle est la différence entre un vendeur de motos d'occasion et un vendeur d'ordinateurs ?

Le vendeur de moto sait quand il vous ment.

L'ESPRIT MOTARD SUITE ET FIN.

Règle numéro 7 :

N'oubliez pas d'enlever l'antivol avant de démarrer. (rigolez pas ça arrive... !)

Règle numéro 8 :

Idem pour le casque... et le coupe circuit.

Règle numéro 9 :

Si vous matez les gon-zesses sur le bord de la plage, faites le à l'arrêt ! (Ca évite d'en avoir pour 3000 F de carénage).

Règle numéro 10 :

Ne croyez jamais un motard quand il dit : "Bon on roule tranquille..."

Règle numéro 11 :

Achetez une boussole...

Règle numéro 12 :

Adhérer au "Club des bour-rins", de tout de façons si vous vous ne saviez pas déjà tout cela, c'est que vous en êtes déjà un !

IPNS

Le Daily Casqu'Route

N° 5 Février 2002

Oyez braves gens !

En cet an de grâce 2002, au sortir de l'hiver, nous nous préparons toutes et tous à montrer la plus grande assiduité dans la pratique de notre loisir favori.

De tous temps il en a été ainsi. Rien n'a jamais changé et il serait aisé de transposer notre situation à une époque où si la motivation n'était pas moins forte, les moyens différaient quelque peu.

Imaginons un instant quelques preux chevaliers accompagnés de leurs gentes dames, s'appêtant à chevaucher deux jours durant pour se rendre à l'endurement du Tousquet situé dans le comté d'Artois.

C'est messire Edouard de Mersque qui dirige la petite troupe. La dextre toute de cuir noir gantée posée sur la bride de son fougueux destrier.

Au sein de la troupe l'on peut également remarquer le chevalier Halain Dehem Cédo qui depuis sa haute stature gère au mieux les petits tracas que pourraient rencontrer nos mécréants.

Didjé de la Friste quant à lui s'est chargé de trouver quelque auberge où la soldatesque serait à même de pouvoir se reposer tout en ripaillant de tout son saoul.

N'oublions pas Pierre de la Poste dit : " Le pachyderme ", un fier guerrier qui se distingue de ses compagnons de par le fait qu'il soit le seul à avoir une densité supérieure à celle de sa monture.

Frédéric de la Bode allias : " La buse " est lui aussi du voyage et comme d'usage, il vocifère à qui veut l'entendre.

Sont également présents les sieurs David de La Binocle, le scribe malin à qui rien n'échappe pour que les exploits soient consignés dans les annales et l'éternel troubadour Lhuc de Claude Ehrée plus connu sous le doux sobriquet de : " Gros Lulu ". Ces deux derniers personnages constituant la branche artistique de la meute qui, il faut bien le dire, en a bien besoin.

Comme il a été dit plus haut, il est bien évident que de nombreuses dames accompagnent ces rustres. Cependant mon élégance naturelle et mon savoir-vivre légendaire le tout enveloppé d'une modestie à toute épreuve m'empêchent de dire quoi que ce soit sur ces orchidées poussant dans un panier de crabes. (Enfin pour cette fois-ci... !)

Le Zident

WELCOME TO WALLY'S FARM

Tout d'abord souhaitons la bienvenue aux nouveaux en espérant que cette petite escapade leur a plu.

Comme toute personne présente lors de la réunion de Janvier, nous pouvions lire sur le planning de Février une sortie moto dont le départ était réglé à 13h00 et non 13h30 comme a pu le lire le chef de file qui a pointé son nez vers 13h20 réservoir vide. Une fois le plein effectué, nous voilà partis derrière son mètre 90 en direction d'Abele. Alors que le Vice avait annoncé aux "nouveaux" que le chef de meute (absent à ce moment rappelez-vous) respectait les vitesses en convoi, décida cette fois-ci d'en faire tout autrement et nous imposa non pas un rythme d'enfer mais quelque peu soutenu. Soudain, à la sortie d'un village dans lequel quelques courbes bien prononcées (ndlr : c'est lui qui le dit !) ralentirent le reste de la troupe, le voilà parti en cavalier seul (presque, il avait, notons-le, un sac à dos de la taille d'un sac banane). Ses rétros étaient-ils déréglés ? A-t'il été poussé par le vent ? Souffert d'un début de déshydratation ? Quoi qu'il en soit, quelques kilomètres plus loin nous voilà tous réunis pour l'arrivée commune chez Wally et Patty, une fois n'est pas coutume, sans demi-tour mis à part

quand une fois arrivés dans la ferme, le Vice nous guida et qu'il fallut rebrousser chemin (pour la forme).



Pour certains, la venue en famille est-elle la seule raison pour laisser la machine au chaud ou est-ce que le temps frais et venteux y est pour quelque chose ?



Un pachyderme qui roule une pelle à un éléphant chez Wally's. C'est vrai qu'on pourrait croire à un zoo.

Et voilà, voilà, après de délicieuses Côtes de porc et autres saucisses grillées à point et arrosé à souhait, nous voilà partis dans une ambiance tellement chaude que nous aurions pu nous croire au zoo (peut-être est-ce du au fait qu'un troupeau de girafes s'est installé à notre table).

C'est après quelques heures de



refrains plus ou moins connus interprétés par Wally et son groupe, que la troupe se disloqua. Et comme un fait exprès, ce sont les traîneurs qui durent effectuer le retour sous la pluie. Doit-on signaler que parmi les machines des plus traîneurs, une certaine Honda 1000 CBR ne désirait pas reprendre le chemin du box ? Serait-ce la batterie qui serait raplapla ? D'après son propriétaire, il ne s'agit que d'un excès de démarreur qui aurait noyé l'engin (pour une fois que ce n'est pas son pilote qui l'est !).

Par : Pierre (alias Mamouth)

ADAPTER LA MOTO À SA TAILLE

Quatre points essentiels pour poser les pieds

Etre "court sur pattes" impose des conditions particulières au choix de votre modèle. Si la machine de vos rêves n'offre pas les critères adéquats, quelques interventions vous permettront de la façonner à vos mesures...

1 - Choisissez le bon modèle

La hauteur de selle, indiquée dans nos fiches techniques, est la première donnée à prendre en compte. A titre d'exemple : 770 mm pour la Yamaha XJ 600, 790 pour la 600 Fazer, 780 pour la Kawasaki ER 5 et la GPZ 500 (photo A, pilote 1,55 m), 780 pour la Honda CB 500, 790 pour la 600 Hornet, 790 pour les Suzuki 600 Bandit et SV 650, et 770 pour toutes les Ducati Monster et SS. Les customs ont l'avantage de leur architecture – la Yamaha 650 Drag Star affiche 650 mm de hauteur de selle, la Honda 600 Shadow 690 mm –, alors que les sportives sont moins évidentes à appréhender – 805 mm pour la Yamaha R6, 810 pour la Suzuki GSX-R 600, 815 pour la Kawasaki ZX-6 R, 810 pour la Honda CBR 600 F et 790 pour la VTR 1000. La largeur du moteur (dont dépend l'écartement des jambes) et le rapport entre la taille de la moto et le poids du pilote (un "petit costaud" rétablit l'équilibre avec moins de difficulté) sont également importants. Evitez le 4-cylindres en ligne : la hauteur de son centre de gravité, proportionnelle à sa dimension, rend plus difficile le rétablissement de l'équilibre (photo B, pilote 1,55 m).

2 - Creusez la selle

Si vous avez opté pour un modèle ne vous permettant pas de bien poser les pieds au sol, quelques adaptations s'imposent. Il vous sera sinon difficile de maîtriser votre équilibre dans les montées et descentes de trottoir, ou simplement en reculant d'un stationnement légèrement en pente. La première chose à faire est d'intervenir sur la hauteur de selle : dégrafez la housse, puis creusez la mousse (photo A) en utilisant un bon cutter ou un couteau électrique de cuisine. Réagrafez la selle en tendant bien sa housse afin d'éviter les plis (pour le travail de la selle, voir p. 100). Moyennant un prix tout à fait raisonnable (si vous ne demandez pas la réfection de la housse), vous pouvez aussi recourir aux services d'un sellier professionnel.

3 - Réhaussez vos pieds

Vous pouvez gagner quelques centimètres en adoptant des chaussures à semelles compensées. Choisissez un modèle bien résistant et adapté au pilotage (paire de gauche). Vous pouvez aussi faire modifier vos chaussures habituelles par un cordonnier, qui adaptera des semelles intérieures et extérieures. Une autre solution consiste, si possible, à poser un pied sur le trottoir !

4 - Abaissez la moto

Vous pouvez éventuellement abaisser la fourche – rien de plus facile puisqu'il suffit de remonter raisonnablement les tubes dans les tés –, mais cela n'aura qu'une petite incidence sur l'abaissement de la selle, tout en modifiant la tenue de route (plus de vivacité à basse vitesse mais moins à vitesse soutenue). Une meilleure solution consiste à abaisser la suspension arrière. Quelques constructeurs, trop rares, proposent d'effectuer l'opération à l'achat de la moto – avec un petit réajustement (réversible) de l'amortisseur arrière, la Suzuki Freewind passe par exemple de 830 à 790 mm. Une autre alternative est de demander à un bon motociste de faire fabriquer sur mesure des biellettes de renvoi pour un mono-amortisseur – ce sera plus simple pour les systèmes à deux biellettes plates (Suzuki, Yamaha) que pour une biellette unique en alliage (Pro-Link de Honda). Des biellettes de renvoi plus courtes existent pour les trails transformés en supermotards (photo). Challenge 75, concessionnaire Honda à Paris, nous a confirmé pouvoir abaisser les XR et XL, mais aussi les Dominator et Transalp. Pour ces dernières, les biellettes adaptables sont réglables en hauteur. Si la machine dispose d'une paire d'amortisseurs classiques, remplacez-les par des éléments adaptables plus courts, mais assez durs pour que le pneu ne vienne pas toucher le fond du garde-boue en cas de gros choc. Si vous abaissez l'arrière, descendez aussi la fourche pour ne pas dégrader la maniabilité et faire tomber la direction sur l'angle.