

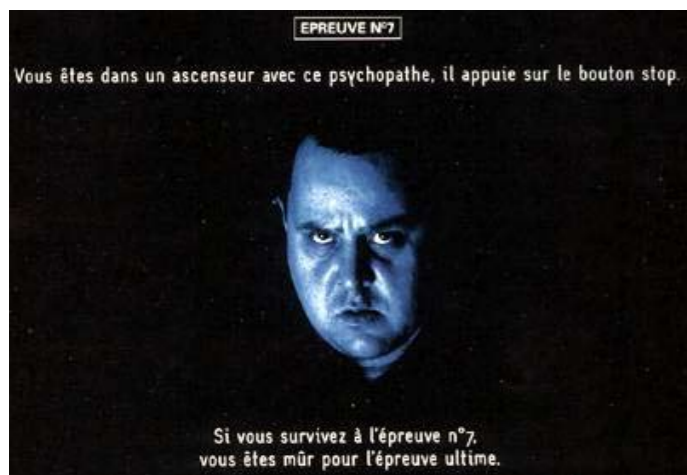
endurant, efficace. Un coup à se mettre la casquette par terre si l'on y prend garde ! Car à chaque coup de trappeur un peu appuyé, on se prend pour Joss ou Craig Jones en plongeant sur **une fourche inversée Showa** (qui demande quelques réglages pour frôler le parfait) ! Pour le combiné arrière, c'est bleu et c'est sous la selle. N'y cherchez rien d'autre. Il n'y a de la place que pour la batterie !



Je vous ai dit que c'était une courroie ? Non ? C'était pourtant imaginable avec le pedigree de ce jouet. De même, autre héritage « harley'ique », le moteur est **un modèle de sobriété esthétique** : rien ne dépasse. Pas de câble, pas la plus petite durit. C'est propre, sans bavure.

Propre aussi les révisions : rattrapage automatique du jeu aux soupapes par ressort (autant de moins à faire), pas de chaîne de distribution (ce sont des culbuteurs). Une grosse révision (12000kms) avoisine les 250 €. Seul le contrôle tous les 5000kms est contraignant. Mais vous avez bien entendu, il s'agit d'un CONTROLE.

L'éclairage, ah oui l'éclairage : la gueule des phares est à tomber. Une bouille crapuleuse à souhait et le support de plaque ouvragé est superbe (ce serait un crime de le virer)... Une fois la nuit tombée, je fais quelques essais.



Plein phares, feux de croisements, pleins phares, feux de croisements, pleins phares, plus rien.... Merde !!!!! Vite... à moi les pleins phares, l'ampoule a du exploser (je regarderai cela demain) quoi qu'il en soit, quand ça marchait, la seule différence entre les 2 c'est le rayon éclairé par ceux-ci. Le plein phare ressemblant plus à un feu anti-brouillard qu'à un spot destiné à repérer les boîtes de nuit belges.



Au rayon des trucs pas bien : il n'y a aucune place pour un antivol (aucun rangement de quelque forme que ce soit, d'ailleurs), le pneu arrière chausse grand (180), et avec le style de conduite adopté, ça va coûter cher. Pas moyen de couper les feux de croisement autrement qu'en coupant le moteur, et la (seule) béquille latérale ne profite pas du système Harley anti-basculement autrement dit, obligation de faire chauffer la machine le cul dessus si vous ne voulez pas la retrouver par terre.

Alors ? Vendu ou pas ? Pour ma part, oh que oui vendu, et comment ! Bleuffé, emballé, estomaqué ! Vivement que j'y remonte (d'ailleurs, j'y vais. Ma main a doublé de volume mais dès que je suis sur la machine, je l'oublie) !!!

Et vous ??? Si JE ne vous ai pas convaincu, laissez votre orgueil à la maison et **allez donc chez Harley** (ils vont bientôt déménager à Seclin juste à côté de Moto Expert) et **demandez à faire un essai** (ils acceptent TOUJOURS) et on en reparle...

La binocle

PS : Prononcez **BIOULE** avec un chewing-gum dans la bouche !



«Un vélo avec un bâton de dynamite dans le cul»

CASOU'ROUTE

magazine

L'essayer, c'est l'adopter !

Tout le monde rêve de trouver un jour LA moto. Celle qui change la vie (à défaut du monde), celle qui retrace les routes, celle qui fait RE-vivre. La moto parfaite existe au fond de chacun d'entre nous. Nous savons tous comment elle est mais sans jamais être capable d'y mettre des mots. Nous avons tous rêvé de la chevaucher sans être en mesure d'imaginer exactement ce que cela donnerait. Nous sommes tous un peu fou avec des souhaits impossibles ou inavouables. Et pourtant...



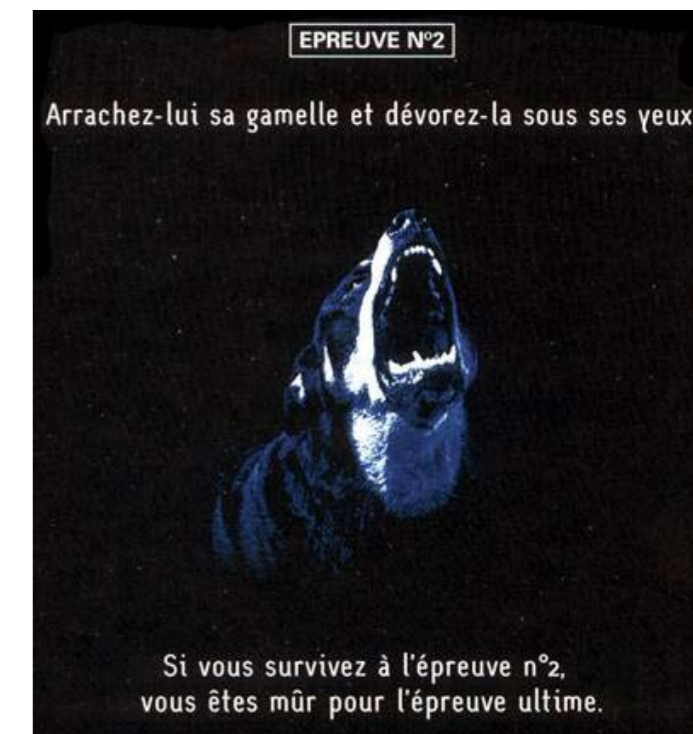
Je suis comme tout le monde, il y a celles que je n'aime pas, celles que j'aimerais aimer, celle que j'ai aimée, etc... et ça faisait trop longtemps que je louchais sur des bécane qui n'ont pas été conçue sur le continent asiatique (je vais pas me faire de copains, mais quand vous aurez essayé autre chose, vous comprendrez ce qu'est UNE MOTO DE CARACTERE ;-), en l'occurrence (tout le monde le sait) DUCATI et son 900 Monstro.

Puis dans tout ce flot de machines qui ne me concernent pas, il y en avait une qui m'interpellait. Mais juste un peu. Juste un peu parce que je la trouvais... différente. Mais alors différente, comme ce n'est pas permis : la XB9S Lightning (ça en jette non ?)

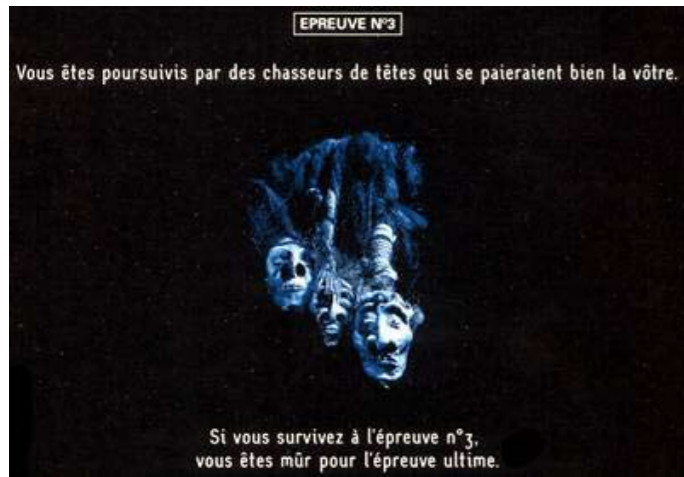
Alors, après moult déboires personnels, j'ai eu envie de franchir le cap et me suis intéressé de prêt à... Buell (et son XB), qui, dès sa sortie en 2002 (comme lors du lancement du Café Racer de Voxan), m'avait tapé dans l'œil à m'en faire éclater la pupille !

Comment vous dire... **Ce cadre énorme** (forcément, il sert de réservoir d'essence) !!! Je ne pouvais pas rester insensible. Le reste était aussi intéressant : **la selle limite monoplace** (ou alors pour passager(e) maso), la double optique style Speed Triple, l'allure générale trapue, ramassée (façon Monster)... un tout quoi !!!

Je fini par repérer LA bête, la traquer, négocier, et après avoir trouvé un terrain d'entente avec son propriétaire, pris rendez-vous pour aller à sa rencontre !



Rendez-vous prit, il me fallait m'y rendre. Pensez donc, ça court tellement les rues ces engins-là que je n'ai rien trouvé de mieux que de devoir aller le chercher à... Reims !



Pas le temps de finir ma phrase «qui peut me cond...» que la réponse fuse à l'unisson «on vient tous avec toi !». Bon ben ok alors ! Par contre, « samedi matin on fait la reconnaissance du parcours VTT, tu viens avec nous ??? ». N'écouter que mon côté sportif et l'appel d'un corps qui ne résiste jamais à se faire du mal pour garder cette ligne si sexy qui me caractérise tant, je réponds de facto : «évidemment» !

Que n'avais-je pas fait là ??? Quand j'eus réalisé ce que je venais de dire, mes muscles prirent enfin la parole et me chuchotèrent : « m'enfin David, t'es pas malade ? 3 heures et demi de vélo + 200 Kms en tant que passager derrière un pilote hors pair... tu ne va jamais tenir, quand tu va rencontrer la belle, tu n'oseras même pas la vouvoyer... » !

Une parole étant une parole, ce samedi dès 8h15 nous décollions la poussière de nos VTT : résultat, 5ème métacarpien (re)cassé (mais ça c'est une autre histoire dont je laisse la narration au soin de mes camarades de randonnée) !

C'est pas une fracture de la main qui va m'arrêter, j'en rêve trop de cette bécane, alors, glaçons, crème, analgésique et... en route !

Quelques heures après, nous voilà devant la gare de Reims... Je vous passe les nombreuses vannes du style «tiens la voilà ta BUELLE» dès qu'un scooter passe pendant que nous attendions l'arrivée du vendeur ! Après avoir suivi le vendeur (toujours derrière Alain Rossi) et commençant SERIEUSEMENT à m'impatiser, la Buell était devant moi, moteur éteint, je fais rapidement le tour, me fais expliquer les rudiments par le proprio qui fini de me convaincre en faisant vibrer et râler la bête... Après avoir rempli les papiers, me voilà, casqué, ganté (et meurtrit de la main droite), juché sur le monstre prêt à tutoyer les anges.

Ce genre d'instant vous dit quelque chose ? Moi, j'aurais du mal à l'oublier. Parce que j'ai changé de planète, de galaxie, d'univers... car c'est quand je me suis assis aux commandes que j'ai commencé à déchanter.

Ma première réflexion : «ils ont piqué la roue avant !!!» Ah oui, je descendais de mon VFR, et sur mon VFR, entre la selle et les guidons, il doit bien y avoir 40 cm, et après les guidons, il y a encore facilement 20 à 30 cm de carénage. Là, sur le Buell, changement de programme : on est assis droit (ça me change), les coudes nonchalamment pliés. Le « réservoir » (ou du moins ce qui le remplace) doit faire dans les 30 cms de longueur (et je suis large). Mais après le guidon... RIEN !! Juste les 8 cms du bloc compteur ! (A côté de ça, une CB 500 fait figure de Shopper à fourche rallongée !) je suis même obligé de regarder mon pubis à chaque fois que je veux prendre connaissance de la vitesse à laquelle je roule...

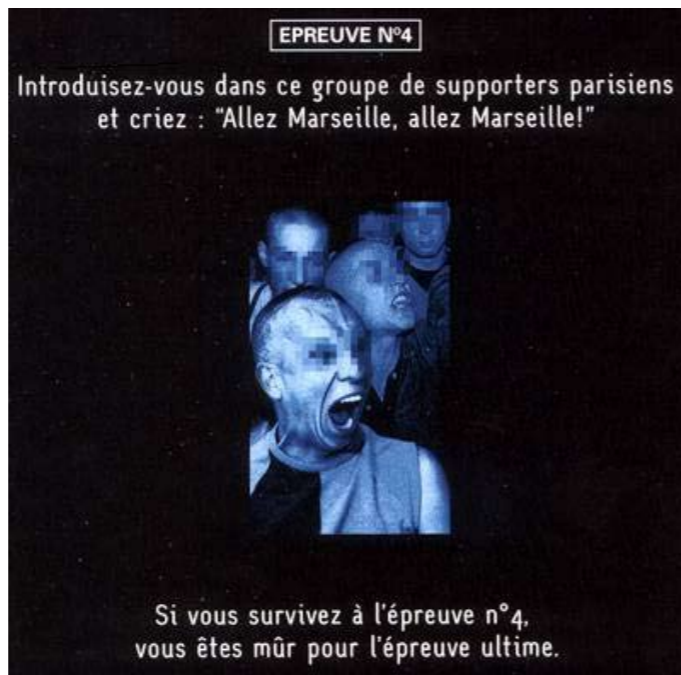
Le compteur est clair, très lisible et moche. Il est juste un poil regrettable qu'il n'y ait qu'un seul (tout petit) écran pour les infos d'usage : l'heure, le kilométrage, les deux trips... mais les commodos sont fonctionnels... et moches. A l'heure du bio design ergonomique, ils sont carrés, rationnels. Mais on ne leur demande pas non plus de décrocher un prix dans un festival d'art présidé par Pininfarina.



Pas de commande de feux de positions, c'est d'office allumé en croisement avec le contact. Contact qui se trouve sur le coté gauche du compteur, avec neimann à gauche, et feux de parking (à bein il est là le feu de position !).

Contact...

Il a bien fallu passer la première alors GO... Rien de spécial (désolé). Ca viendra au fur et à mesure. Puis on embraye. Et là de nouveau, surprise !! **Ce truc ne demande qu'à vous exploser dans les mains !** C'est vif (pour le moins !), c'est nerveux, c'est direct ! Sur le compteur, le ralenti est à 900 trs/mn (zone rouge à 7500trs/mn). Mais dès 1500trs/mn ça tracte. Et pas gentiment !



Il m'a bien fallu 20 sec pour me faire à cet **embrayage par câble**, soit disant raide comme la mort et violent comme une beigne et bein moi j'ai pas trouvé (sans doute ces années de musculation).

Et rapidement on se prend au jeu. **Pourquoi risquer la prison à vie sur autoroute pour avoir des sensations ?** Ici, elles sont à portée de mains. Elles sont le quotidien, que dis-je : elles se rappellent à vous à chaque seconde !

Un filet de gaz, et ça décolle, ça pousse, ça grogne. Le pot d'origine n'est certes pas le meilleur trombone de la production, mais il suffit à se faire serrer pour tapage nocturne, mais c'est sans risque ! Par ailleurs, même si vous n'aimez pas le bruit (qui fait un peu cafetière congestionnée, je vous l'accorde), il est suffisamment puissant pour rappeler votre présence dans les bouchons.

Au roulage, c'est du bonheur. La position est tranquille, je vous le disais (cales-pieds bien posés, **assise excellente**). On peu donc rouler calmement sans attendre, la bave aux lèvres, le premier bout droit un peu dégagé. Quoique...

Parce que si on ne l'attend pas la bave aux lèvres, le bout de droite, c'est parce qu'on le guette avec les yeux exorbités pour pouvoir se shooter encore une fois avec cette satané poussé qui vous arrache les bras, vous balance la tête en arrière en attendant impatiemment le maximum de virage pour tirer le meilleur de **la partie cycle hyper rigide, dont le centre de gravité a été abaissé au paroxysme et le poids non-suspendu réduit au minimum vital !**

La tenue de route est royale (vive les superlatifs). Les innovations techniques ne valent que si elles se retrouvent dans leur utilité. Et là, je dis oui. **Ce cadre** est magnifique (mais c'est une affaire de goût, je veux bien le reconnaître), et en plus il **est superbe d'efficacité. Une maniabilité exemplaire**, à faire pâlir une hypersport ! **Un empatement super court, un poids plume placé bas**, rien de tel pour frémir de plaisir au moindre panneau annonçant une succession de virages sur 5 kms (j'ai toujours aimé ça).



«A côté de ça, une CB 500 fait figure de Shopper à fourche rallongée !»

Si sur autoroute les 150km/h tiennent du supplice (bein oui, c'est un roadster pur jus et j'en ai même découvert des muscles que je ne connaissais pas entre le crâne et les épaules), **l'attaque sur petites routes devient une vraie jouissance.** Ca patate sévère, ça arrache le bitume, ça décolle les lignes blanches... Ce n'est pas une moto : c'est un jouet ! «Un vélo avec un bâton de dynamite dans le cul !!!» Quand on pense que les fans de Buell la trouvent un peu «légère» en sensations face aux «vieilles» M1, M2 et autre Cyclones, ça laisse rêveur.

Quoi ça vibre ? **Oui, c'est un twin avec ses «good vibes».** Et pas un petit. Mais je comprends ce que veulent dire les gars chez Harley lorsqu'ils parlent de **moteur vivant.** Là dedans, il y a quelque chose. C'est une mécanique, et on la sent qui travaille. Magique ! Si pour vous, conduite (ou pilotage, selon qui est au guidon) rime avec écoute de la mécanique, vous serez ravis. **Ce moulbif-là : il cause.** Et c'est un bonheur que de l'entendre et le sentir s'exprimer.

Mais une fois repus, la conduite peu redevenir calme, sans être un calvaire. **Certes, la selle est en bois tendre** (du tilleul, peut être du peuplier sinon du boulot, demandez à Noël c'est lui le spécialiste), mais l'assise excellente car malgré un revêtement glissant on se retrouve très vite calé au fond de celle-ci. De plus ce manque de rugosité devient un atout dès qu'on veut déhancher un peu car on passe d'un côté à l'autre de la machine sans avoir à lever les fesses. **Les commandes sont fermes**, mais restent proche du STANDARD Japonais : HONDA !

Seule la boîte rappelle que l'on n'est pas sur une machine pensée de ce côté-ci de l'Atlantique. Ce n'est pas qu'elle soit dure. Disons que c'est

pratique d'avoir un point mort entre chaque rapport. **Le frein arrière...** (l'y en a un ? ah oui !) est tout au plus un... ralentisseur, je crois. Mais **le frein avant à disque périmétrique** (sur le bord de la jante et non autour de l'axe de la roue) est plus que puissant. C'est mordant,

