

LE CANNONBALL DE PAUL D'ORLÉANS - LES TENTATIONS DE GUY MART

*Cafe Racer*  
ORIGINAL

H O R S - S É R I E

# Speed

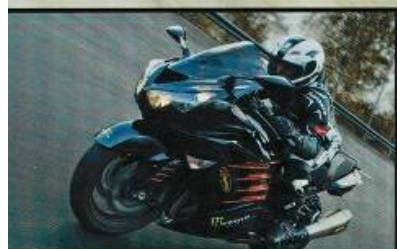


**INDIAN POWERPLUS  
LA CHARGE  
HÉROÏQUE DU BOARD-TRACK**

**TOP-SPEED  
DVÀ MORTEFONTAINE**

**LES FOUS ROULANTS  
HISTOIRE DU KM LANCÉ**

**GP DE MACAO  
L'APPÂT DU RISQUE**



M 04077 - 2 H - F - 6,50 € - RD  
ISSUE 100

Cafe Racer est édité par les éditions du Dollar SARL au capital de 10 000 €. Siège social (rédaction et administration) : 4, impasse Trulliot, 75 011 Paris. Tél. : 01 42 71 00 41. [caferacer@cafe-racer.fr](mailto:caferacer@cafe-racer.fr) [www.cafe-racer.fr](http://www.cafe-racer.fr)

Directeur de la publication  
Bertrand Bussillet  
[bertrand@cafe-racer.fr](mailto:bertrand@cafe-racer.fr)  
Assistante  
Zineb Madini  
[zineb@cafe-racer.fr](mailto:zineb@cafe-racer.fr)

REDACTION  
[redaction@cafe-racer.fr](mailto:redaction@cafe-racer.fr)

Rédacteur en chef  
Bertrand Bussillet  
[bertrand@cafe-racer.fr](mailto:bertrand@cafe-racer.fr)

Secrétariat de rédaction  
P.L.C.

Ont collaboré à ce numéro  
Albin Carrière  
[albin@cafe-racer.fr](mailto:albin@cafe-racer.fr)  
Zef Enault  
[zef@cafe-racer.fr](mailto:zef@cafe-racer.fr)

Paul Bryant, Jacques Bussillet, Stephen Davison, François-Maria Dumas, Kristina Fender, Goid & Coese, Gary Inman, Julien Lacroix, Jean-François Muguet, Paul d'Orléans, Vincent Prat, Jean-Claude Schertenleib, Bob Schoehuys, Phillip Tooth.

Graphiste  
Éric Daxat  
[eric.daxat@free.fr](mailto:eric.daxat@free.fr)

PUBLICITÉ  
Marketing - Développement commercial  
Charles-Henrick Gaugier  
[charles@cafe-racer.fr](mailto:charles@cafe-racer.fr)  
Tél. : 06 89 30 65 04

DIFFUSION  
Abonnements  
Zineb Madini  
Tél. : 01 42 71 00 41  
[zineb@cafe-racer.fr](mailto:zineb@cafe-racer.fr)  
Cafe Racer  
4, impasse Trulliot, 75 011 Paris.

Tarifs d'abonnements  
1 an / 6 numéros : 35 €  
Étranger : nous consulter  
Anciens numéros  
[www.cafe-racer.fr](http://www.cafe-racer.fr)

Ventes  
(diffuseur de presse)  
2C Consulting  
Valérie Chavaudra  
Tél. : 01 49 44 05 49.

FABRICATION  
Impression  
Laonce Deprez  
Imprimé en France

Distribution  
Presstalis

Commission paritaire  
N° 0214 K 81643

Dépôt légal  
À parution

N° ISSN : 1273-6600  
Tous droits de reproduction réservés pour tout pays.  
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.



## QUESTIONS

Je me souviens d'un conflit avec un ancien rédacteur en chef – ce devait être au printemps 2003 – qui voulait monter en événement la basse manœuvre politique d'un député en mal de publicité. L'autoproclamé "motodidacte" Christian Estrosi, c'était lui évidemment, avait déposé un amendement à l'Assemblée nationale pour rehausser à 150 km/h la vitesse maximale sur autoroute. Non pas que l'idée ne fût pas séduisante (ne vous méprenez pas : j'aurais bien aimé), mais il ne s'agissait bien sûr que d'une mauvaise tactique destinée à le replacer sur un échiquier qui devait trop l'ignorer à son goût. Les pigeons étaient tombés dans le panneau, mon rédacteur en chef dans le rôle du chef d'escadrille.

150 km/h sur autoroute ? Et pourquoi pas supprimer la loi des 100 chevaux ? Elle vient d'être supprimée ? Voilà qui fera plaisir à ma F1. Mais 150 km/h, tout de même ?

En plein déploiement des radars automatiques, c'était totalement improbable. Aussi improbable qu'un maire qui voudrait interdire sa ville aux motos de plus de dix ans. Aussi, si ce n'est plus, injustifiable. Et si Estrosi pouvait avoir les circonstances atténuantes d'une ambition mal canalisée, comment expliquer cette tentation extrémiste d'un Delanoë sur la sortie ? Le mépris, peut-être. Un sentiment de supériorité qui le pousse à nier les besoins des uns, les passions des autres.

Nous étions sur l'anneau de Mortefontaine, il y a quelque temps, et Roland Chatokhine nous avait amené sa Velocette Thruxton. Delanoë aurait dû être là : il aurait vu comment Roland aime sa moto depuis près de vingt ans maintenant. Comment il l'enfourche avec désir, comment il en parle avec délice, comment il la partage avec plaisir. Pourquoi vouloir l'en priver ? Pourquoi l'amputer ?

Est-ce cela, la vie de la Cité ?

Bertrand Bussillet

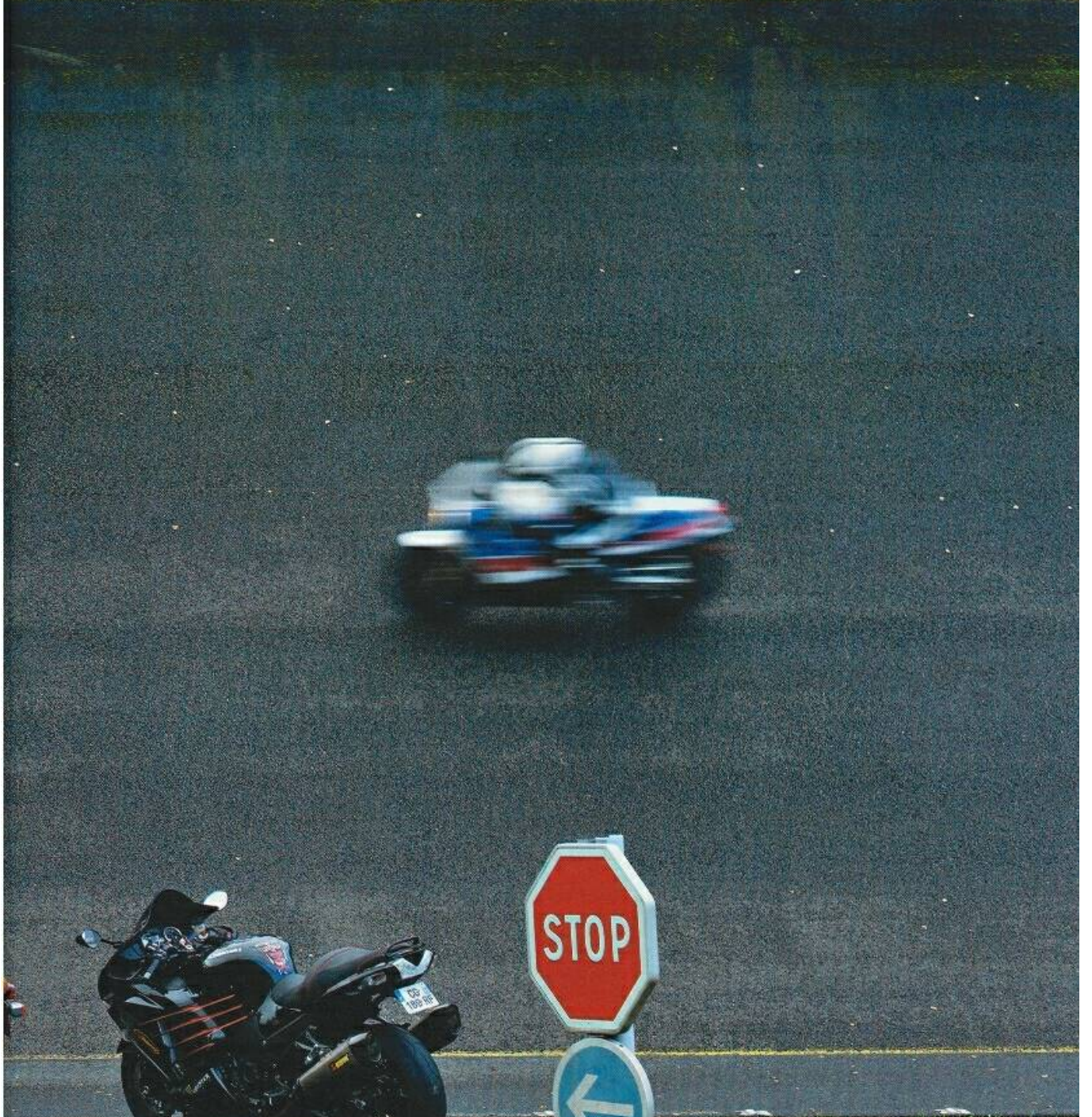
**Prochaine parution : Cafe Racer #61, le 21 décembre. En attendant, rendez-vous sur [www.cafe-racer.fr](http://www.cafe-racer.fr)**

# OBSESSION

## RENDEZ-VOUS À MORTEFONTAINE

La vitesse n'a eu de cesse d'obséder les constructeurs de motos. Plus de tours par minute, plus de kilomètres par heure, plus d'aluminium et de carénage... De la Velocette Thruxton 500 de 1965 à la Kawa ZZR 1400 de 2012, l'histoire de l'obsession s'est rejouée sur une plage de bitume.





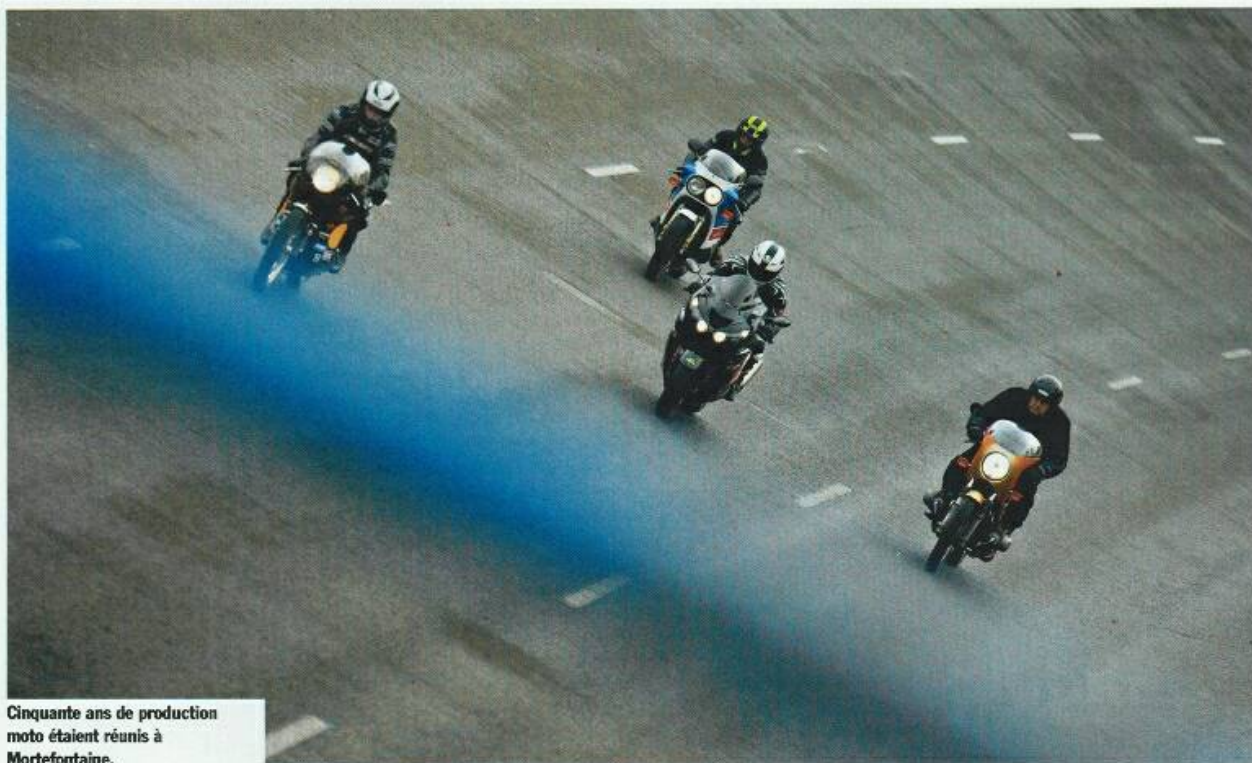
« Ne dépasse pas 5000 tr/mn s'il te plaît, elle a pas mal de bornes et je n'ai pas envie de la refaire », a suggéré Roland.

Pour entrer dans l'enceinte de l'anneau de Mortefontaine, au nord de Paris, on longe un bois qui borde un golf. Un joli bois marron clair l'automne. Puis il faut franchir des barrières de sécurité, délivrer pièce d'identité contre badge, suivre le monospace de l'équipe d'encadrement, allumer ses feux, porter un gilet jaune fluo. On pénètre enfin sur la plage de bitume et, comme dans tout endroit, on vient se garer près d'une petite habitation. Une sorte de chalet de bois comme ceux qu'habitent les surfers, au plus près de la mer. Cette dernière est de goudron aujourd'hui, avec deux immenses déferlantes grises. Un bruit de camion, puis un hideux paquebot rectangulaire qui n'emprunte même pas la seconde voie de l'anneau, coincé en bas par son poids et sa vitesse ridicule, passe. Un genre de Hummer militaire; personne ne sait ce qu'il cherche là. Nous, on est venus avec des surfs affûtés, de toutes les années, du premier en bois exotique au dernier et ses matériaux composites. Velocette 500 Thruxton Veeline, BMW R90 S, Suzuki GSX-R 750 première du nom et Kawa ZZR 1400. Environ 41 chevaux pour la Velocette, 200 pour la ZZR 1400, cinq fois plus puissante. La vitesse de pointe de ces deux motos ne se calcule bien sûr pas à proportion de leur puissance: un bon 170 km/h pour l'une, un gros 300 km/h pour l'autre. La physique a plus d'un tour dans son sac, pour notre plus grand bonheur finalement.

Puisque l'idée, en roulant vite, un peu comme pour tous les sports et certains jeux, est de se moquer des lois de la physique et de notre façon de les percevoir. La vitesse les taquine. Crever l'air, surfer sur la gravité, affoler les gyroscopes. Sans l'attraction terrestre, la force centripète et autres barbaries physiques, la vitesse ne nous griserait pas. Elle est fuite et évasion, on s'excite d'échapper aux contraintes, d'en user pour se jouer d'elles, comme le street-skate confond mobilier urbain et support pour ses figures.

## 5000 TR/MN MAXI

La vitesse affole dans les rues des petits villages de l'île de Man, où se joue le Tourist Trophy. Elle amuse, à fond sur l'autoroute, histoire de piquer une pointe. Mais l'anneau est son véritable temple. Sur celui de Mortefontaine, nous avons pu exceptionnellement rouler vite à moto. Nous y avons invoqué cinq décennies de la vitesse moto. Le carénage Dolphin de la Velocette 500 Thruxton de Roland Chatokhine, qui fait d'elle une Veeline (simplicité et moto anglaise ne vont pas de pair), enveloppe les années 60. Numéro moteur VMT 208, parmi les quelque mille cent huit Thruxton produites, dont une centaine pour la France. « L'une des rares d'origine », dit Roland. Voilà l'ancêtre de la moto sportive – pas Roland, mais la Thruxton et son carénage "racing" vendu en option par Velocette, à une époque où les motos ne possédaient qu'un phare rond et deux compteurs pour toute protection. La vitesse est affaire d'aérodynamisme. La



Cinquante ans de production moto étaient réunis à Mortefontaine.

72 *Speed*

# OBSESSION



« En 1969, la Velocette coûtait 9 000 balles, tu te rends compte, le même prix qu'une CB 750! » rappelle Roland Chatokhine.

Le kick très court n'aide pas à démarrer la Velocette. Le sélecteur aussi taille petit.

Ce tableau de bord, en miles per hour bien sûr, magnifique, est d'époque.



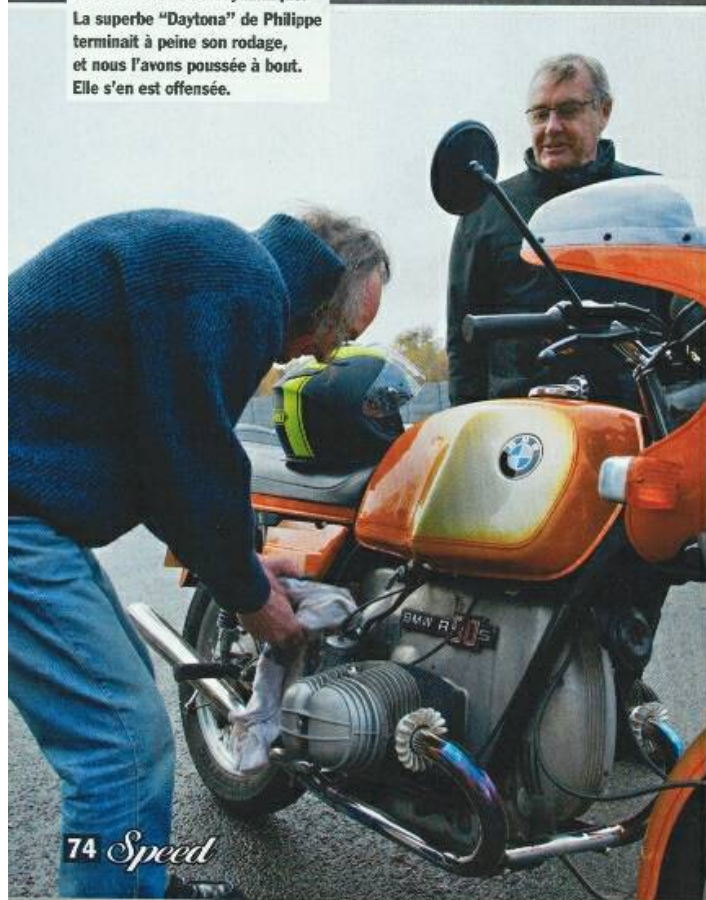
Démarrer la Thrupton se mérite. Dès la première enclenchée, il faut lâcher l'embrayage. *Rough!*





De face, trois rangées se superposent sur la BMW : les cylindres, les clignotants et les rétros. Pas très aérodynamique.

La superbe "Daytona" de Philippe terminait à peine son rodage, et nous l'avons poussée à bout. Elle s'en est offensée.



74 *Speed*

Grand luxe, une horloge... La R90S a 89 000 km au compteur, mais ses entrailles sont neuves.



En 1973, rares étaient les motos à posséder un frein avant à double disque.



# OBSESSION

Thruxton, révélée au Motor Cycle Show de novembre 1964, à Earls Court, fut désignée comme la première moto de course de série par un magazine anglais. De celles qu'on nomme aujourd'hui replica, bien qu'elle n'en fût pas une. Monocylindre 500 cm<sup>3</sup>, grosse soupape d'admission (51 mm), nouveaux carters moteur par rapport à la Venom, avec un traitement particulier pour encaisser la puissance supplémentaire, boîte à quatre rapports, une finesse et une ligne gracieuses. « Tu peux rouler avec, si tu la démarres », plaisante Roland. Qui la démarre, décompresseur dans la main gauche, robinets d'essence ouverts. « Dès que tu as passé la première, tu t'empresses de lâcher l'embrayage », conseille-t-il. Première en bas, mais sélecteur à droite, très court, presque inaccessible. Comment réussir à s'immerger dans les années 60, à considérer ce bijou de la mécanique (antique) comme une authentique sportive de l'aristocratie de la vitesse d'époque, alors qu'on est rompu aux obus modernes ? « Ne dépasse pas 5000 tr/mn s'il te plaît, elle a pas mal de bornes et je n'ai pas envie de la refaire », a suggéré Roland. C'est-à-dire 1000 tr/mn avant la zone rouge. La vitesse s'atteint aussi avec de la puissance, donc des tours par minute. Lancée à 150, 160 km/h maxi sur la mer grise, la Velocette vit (elle vibre beaucoup) mais est perdue. Au premier rapport très long, comme pour toute moto de course, succèdent trois autres vitesses, qui demandent presque une seconde pour être enclenchées. C'est une sportive avec laquelle il faut prendre le temps. Une œuvre d'art et un

musée roulant à la fois. La BMW R90S, coloris Daytona, année 1975, n'a que huit d'années d'écart avec la première Thruxton, puisque BMW la sortit en 1973. On jurerait plus... 898 cm<sup>3</sup>, 67 ch à 7200 tr/mn, arbres à cames en tête mais deux soupapes par cylindre, la R90S vaut 200 km/h. Celle de Philippe, pourtant neuve (le moteur n'a que mille kilomètres), refuse d'aller au-delà de 160 km/h. « Elle m'a l'air trop pauvre en carbu », pense Philippe, surpris. Elle me surprend, moi, par sa légèreté qu'elle ne laisse pas soupçonner, ses 224 kg planqués on ne sait où, son sélecteur à gauche, classique mais auquel il faut se réhabituer après la Velocette, et la rapidité de ses montées en régime. La R90S passe pour être la première Superbike de série de l'histoire de la moto, ce qui donne lieu à quelques chicanes d'expert. Mais Reg Pridmore remporta le premier championnat AMA de Superbike US au guidon d'une R 90 S.

## PETITE BULLE

J'avais eu l'occasion, il a six ou sept ans, d'en tester une sur le périphérique parisien, en pleine nuit, assis sur la selle passager. Son pilote, Michaël, m'avait proposé de tenir la poignée de gaz et de visser à fond, alors qu'il conservait l'autre partie du guidon. Nous avons pris 180 km/h au compteur. Ses 200 ne doivent pas être usurpés. Ses 160 km/h dans Mortefontaine frustrant. La bulle encore petite offre un peu de protection, mais bras et jambes nuisent à son aérodynamisme. Entièrement carénée, la BMW

Les 200 de la R90S ne doivent pas être usurpés. Ses 160 km/h dans Mortefontaine frustrant. Bras et jambes nuisent à son aérodynamisme.

Utilisé pour la mise au point des voitures, Mortefontaine est un des quatre anneaux de vitesse français.

