

### Par Semeac

La porte du garage se lève et la bête est là, sur son chariot, révélateur de la gymnastique quotidienne du propriétaire des lieux pour gérer au mieux le stationnement de 2 voitures et 3 motos dans un espace somme toute exigu.

Les coloris Orange/Noir affichent d'emblée la marque, même pour les analphabètes. Casque en bambou pour chapeauter le tout.



Esthétiquement, elle n'est pas moche, bien sûr, très différente de notre PC800, ce n'est pas du tout le même style. Elle dévoile tout de son anatomie jusqu'à la dernière vis. Les premières choses qui sautent aux yeux, sont le moteur et les méga pots d'échappement. Un V-twin disposé dans le bon sens, longitudinalement, comme sur la PC, mais on arrêtera là la comparaison car tout est différent, à commencer par la transmission qui se fait par une grosse courroie au lieu d'un cardan.



L'avant est aussi fin que l'arrière est gros. Quand vous la regardez de face puis de derrière, vous avez l'impression de voir 2 motos. Au moins sur la PC, il y a une certaine adéquation : c'est gros de l'avant, c'est lourd de l'arrière.



Le style est très dépouillé, peu de chrome, les lignes très tendues, relativement sobres, ce qui fait qu'elle ne fait pas grosse moto, pourtant, elle accuse 250Kgs à sec sur la balance. L'instrumentation est, elle aussi, très dépouillée, 2 petits cadrans au dessus du phare qui donn

ent le minimum d'informations vitales. Pour avoir accès aux informations supplémentaires, il faut aller titiller un petit bouton peu pratiquement disposé derrière le cadran principal.



Clé de contact, une petite pression sur le bouton start et le garage se transforme en discothèque de samedi soir. C'est rauque, ça tousse méchamment, ça cahote, ça file un peu les chocottes. On cherche du regard ce qui va tomber par terre tellement ça secoue. C'est un vrai moteur à explosions qui fait vibrer l'air environnant. J'ose tourner la poignée des gaz, le bruit augmente mais c'est paradoxalement plus supportable; cela heurte moins les oreilles du mécanicien. A chaque torsion de la poignée, c'est fou ce qu'on se sent plus viril.

J'enfile le casque, les décibels chutent d'un cran. Tout en enfilant les gants, je continue à regarder les tressautements de la machine et je commence à m'y habituer. Je note que les bitonios sous les repose-pieds sont d'une longueur inhabituelle, est ce que les Harleys frottent naturellement dans tous les virages ?

J'enfourche l'engin. J'entends les consignes du proprio : vas y mollo, la moto n'a que 1000Kms. Je n'ai aucune envie de toucher le goudron et quand je connais pas, je ne prends pas de risques. La selle, ferme, transmet bien les vibrations, good ou non. Je replie la béquille latérale. C'est plus haut que sur la PC, mais je pose bien les avant pieds par terre. Quelques coups d'accélérateur pour me donner confiance, l'aiguille du compte-tour se la joue métronome. Je passe la première, cela ne passe pas inaperçu, un formidable clonc ponctue l'action; et dire que je me plainais sur la PC. Je débraie très doucement avec circonspection et me voila parti, à

ma grande surprise, sans aucune brutalité.



Je monte les vitesses, les cloncs sont nettement moins marqués que pour la première, c'est un engin très civilisé capable d'évoluer en souplesse. Même à bas régime, le moteur repart volontairement et en ville, il n'est pas besoin de constamment jouer avec le sélecteur de vitesses. La suspension est fermement confortable et on n'est pas chahuté outre mesure par les rustines de la route. Les vibrations ont pratiquement disparu dès que l'on roule.

Ce n'est pas aussi agile qu'une PC ; la direction est légère mais le braquage est un peu limité et je ne pense pas réussir, avec, les circuits lents, avec cônes et portes, du permis.

J'ai bien regretté les clignotants à retour automatique de la PC. Rien de tout ça ici; de plus il y en a 2, un situé à gauche pour tourner à gauche (c'est heureux) et un à droite pour tourner à droite.

Je note que les passants, surtout les jeunes, matent et suivent la moto du regard; la PC ne fait pas le même effet ; les jeunes sont sensibles aux watts des moteurs, ils sont en plein dans le mythe.

La position de conduite n'est pas tout à fait la même que sur la PC. D'abord on a les bras très écartés à cause de ce grand guidon, plus même que sur un roadster normal. On est un poil penché en avant mais sans plus. Les repose-pieds placés un peu en arrière vous font ramener le buste vers l'avant. Le réservoir plus fin que sur la PC vous demande à serrer les genoux plus que de coutume, par contre, la grande largeur du bas moteur reporte d'autant l'emplacement

des repose-pieds et donc des pieds vers l'extérieur : vous avez la posture des danseurs de Charleston pour ceux qui s'en rappellent.

Dans les grandes courbes, cela semble sain, la moto s'inscrit naturellement dans une trajectoire qu'il n'est pas utile de corriger; il n'y a pas de surprise sauf le grand guidon quand il faut pousser. J'ai l'impression que le cadre est très rigide. Et que l'ensemble accroche fort à la route.

Quand on tord un peu plus la poignée, les chevaux sont là; il n'y a pas de coup de pied aux fesses mais cela vous propulse vigoureusement en avant. C'est surtout le son rauque accompagnant ces accélérations qui impressionne. Quelque part c'est un peu jouissif. Les 130Kms/h sont très rapidement atteints et vous sentez la pression du vent vu qu'il n'y a pas de protection hormis un petit saute-vent. C'est un vrai roadster: on ne peut rien amener avec soi, même pas un antiviol en U et pour transporter une passagère, ce ne peut être que sur courte distance et encore, il faut qu'elle soit sportive.

Le freinage est perfectible. Je me suis fait une frayeur quand, sortant d'une voie rapide, on tombe sur une balise avec une moto devant moi qui pile; j'ai failli passer par dessus le guidon . Le freinage est très puissant et trop brutal à mon goût, surtout de l'avant, il est difficile à doser à faible allure.

Moi qui ne jurait que par le cardan, je trouve que la courroie crantée est une solution défendable, c'est silencieux, plus léger, c'est donné pour 80000Kms mais peut-être qu'il y a des interventions de retendages mais qui ne doivent pas être plus contraignantes que les vérifications d'huile du pont.

De retour en ville, je constate quelque chose qui doit être gênant en été: ce sont les remontées de chaleur en dessous des cuisses; c'est copieux , il ne doit pas faire bon de rouler en short à faible allure. C'est un roadster polyvalent qui accepte de rouler à vive allure ou flâner en fonction de son humeur. Pour le côté sportif, je ne peux pas me prononcer.

Le petit tour se termine; pour mettre la béquille latérale, il faut la chercher un peu en dessous et il faut l'accompagner un peu trop loin vers l'avant pour les courtes pattes.

En descendant, je me dis que c'est une moto qui ne laisse pas indifférent. Mais sans doute que la marque gravée dessus joue pour beaucoup dans cette impression.

**Fiche technique** :

**Moteur** : 1202cm<sup>3</sup>, 2 cylindres en V, 91ch à 7000tr/mn, couple 10 MdaN à 3700tr/mn, 5 vitesses, transmission par courroie crantée.

**Cycle** : freins AV 2 disques dia 292, frein arrière 1 disque dia 260, pneu AV 120/70x18 AR 180/55x17, empattement 1515 mm, hauteur de selle 742 mm, poids à sec (usine) 250Kg