

MOTO REVUE

Honda VFR 400 R

NOUVEAU



Une RC 30 à moitié-prix

SPECIAL DAKAR

*le parcours
les engagés les favoris la carte*

COMPARATIF 250 SPORT

Suzuki RGV / Yamaha TZR



M 2163 - 2874 - 14,00 F



3792163014006 28740

L'AFRIQUE en Twin

Ultimes préparatifs pour le Dakar, on court partout chercher la pièce introuvable et les dizaines de petits accessoires indispensables. La moto reçoit les derniers préparatifs avant de lui faire un rodage rapide. Et TSO dévoile le parcours du rallye : rêve et angoisses au menu !

Dimanche 11 décembre : deux petites semaines encore et ce sera le grand jour du départ. Quand l'échéance était encore lointaine, les jours semblaient s'écouler trop lentement. Maintenant que Noël est tout près, je souhaiterais avoir une ou deux semaines de plus pour parfaire ma préparation ! Je dois effectuer d'innombrables déplacements dans Paris et ou banlieue pour acheter une pièce pour la moto ici, pour faire un vaccin là, prendre rendez-vous avec un partenaire, demander un visa à l'ambassade de Guinée ou de Lybie, aller chercher un formulaire indispensable, faire réviser ma balise de détresse, etc.

« Un vrai marathon » me disait Gilles Desheulles, un ancien du Paris-Dakar que j'ai rencontré à la présentation presse qu'organisait Honda mercredi dernier.

Un peu de mécanique...

Tout occupé à disputer ce marathon en forme de prologue de l'ombre, ce n'est qu'avant-hier que j'ai pu m'occuper de ma moto. Elle commençait à déjà se couvrir de poussière dans le magasin d'exposition de Roller-bike !

J'ai confié la préparation de la machine à un spécialiste de renom ; Bernard Fourcade est une figure du monde de la compétition. Nous nous connaissons depuis une dizaine d'années, il était alors mécanicien de Michel Rougerie. Après plusieurs saisons de Grands Prix de vitesse, il est maintenant installé chez Rollerbike où il prépare des moteurs de compétition. Récemment, il avait en charge la moto de l'Australien Jeff Leisk pour le Supercross de Bercy. Aujourd'hui, mon Africa Twin est perchée sur le banc de son atelier.

Même si la moto est spécialement équipée pour le rallye par

Honda, une foule de détails doivent être vérifiés, contrôlés ou améliorés. Les entrées d'air vers le filtre par exemple doivent être tout spécialement soignées, de manière à éviter toutes projections et intrusions de sable.

Toute la visserie est desserrée, puis soigneusement revissée avec du Loctite. Dans n'importe quelle autre discipline, le

pilote peut ignorer tout de la mécanique, mais au Paris-Dakar il ne pourra compter que sur lui lorsqu'il sera en panne au beau milieu du désert. Je dois donc connaître parfaitement ma moto. Ainsi, en profitons nous pour améliorer le démontage de la roue avant en perçant les protections latérales de fourche pour pouvoir sortir la broche de



roue sans les démonter. L'énorme sabot moteur contient maintenant la réserve d'eau obligatoire pour les étapes désertiques, ainsi qu'une trousse à outils assez complète : les clés de première nécessité, trois démonte-pneus et quelques tubes de pâtes-miracle pour colmater les éventuelles fuites d'un carter ou des réservoirs.

Au terme de trois jours d'efforts, le gros V-twin émet finalement son bruit feutré et doux : ce sont ses premiers tours de moteur, sa première chauffe. Une moto neuve propage toujours une odeur caractéristique. La peinture des radiateurs fume un peu, les pots d'échappement se libèrent de la couche de silicone qui les protégeait durant le voyage. Ça sent bon le neuf ; tout brille, tout est propre... on manie la belle avec respect. La moindre tache de graisse est aussitôt essuyée avec amour.

Je ne peux résister au plaisir de l'essayer ; avec mille précautions pour ne pas risquer de la rayer, je me retrouve en équilibre sur une selle incroyablement haute. A chaque arrêt, je dois me livrer à des

contorsions pour pouvoir poser un pied par terre ! Une fois équipée de son amortisseur spécial, elle est encore plus haute, encore plus imposante, à tel point qu'elle penche trop une fois béquillée sur la latérale. Il faudra allonger la béquille pour lui garder une assiette correcte...

Je ne peux hélas pas continuer plus longtemps la découverte de la machine. Je dois aller ce soir à la présentation du rallye organisée par TSO...

TSO présente : le 11^e Paris-Dakar

Un immense chapiteau a été dressé sur le Champ de Mars pour l'occasion. Gilbert Sabine avait fait les choses en grand pour les centaines de concurrents et journalistes venus se plonger dans l'ambiance bien spéciale du Dakar.

Un projecteur monumental noyait tout ce monde dans le sable et le désert, tandis qu'un orchestre sénégalais rythmait la soirée au son des tam-tams. Mondanités et discours ont occupé une bonne partie de la soirée. Un représentant de

chaque pays traversé y allait de son laïus sur les bienfaits du rallye. Mais le moment le plus émouvant de cette soirée fut sans conteste l'intervention de son excellence l'Ambassadeur de Libye. Drapé dans une cape noire, il prononça quelques mots d'encouragements et de bienvenue en Libye à l'attention des concurrents, avant de voir son intervention saluée d'un tonnerre d'applaudissements. Pour la première fois, ce pays marquait sa volonté de s'ouvrir au monde en ouvrant son désert à l'étrange caravane.

Comme tous les concurrents présents, j'attendais avec impatience des révélations sur le parcours. La semaine dernière, René Metge avait joué devant moi au jeu des devinettes en traçant le parcours probable du 11^e Paris-Dakar. Ses prévisions se sont avérées très justes, et le parcours qu'il avait pressenti correspond presque exactement à celui que Gilbert Sabine nous a dévoilé. René Metge l'Africain mérite bien son surnom !

Alors que penser de ce tracé quand on n'a jamais, comme moi, participé à une compéti-

tion de ce genre ? Les uns disent que la première partie sera difficile, puis quelques minutes plus tard, Neveu me confie que les choses sérieuses ne commenceront qu'après Tumu et la frontière libyo-nigérienne. Enfin Philippe Vassard (qui, pour la première fois de l'histoire du Dakar, a effectué des reconnaissances complètes à moto) annonce des difficultés dignes d'une épreuve de trial pour les dernières étapes de Guinée ! Tous les anciens y vont de leurs petits commentaires ; ce sera dur, mais moins que l'année dernière, mais dur quand même jusqu'au bout...

Je m'imagine déjà au milieu de ces immenses photos projetées sous la tente. Mon Africa Twin plonge dans ces immenses ornières de sable où l'énorme MAN 6x6 de l'équipe de reconnaissances est enfoncé jusqu'aux moyeux. J'ose à peine croire que je serai encore dans le rallye pour passer le réveil à Tumu, gardé par les soldats libyens.

TSO se pose là comme la plus fantastique agence de voyages du monde. Un drôle de voyage, où tous les participants doivent gagner chaque jour le droit de continuer. 927 participants disputeront ainsi le plus grand jeu de pistes qui soit, à travers tout un continent. Encore un peu de patience, deux petites semaines de travail et de tâches ingrates, avant de tout oublier sous le soleil du désert...



Aprilia
Twin
HONDA

ROLLER BIKE

MOTUL