



RODAGE D'UNE AFRICA TWIN DANS LA MEUSE

J'ai relu au fond de ma mémoire, un article du MDLM qui s'intitulait "en passant par la Lorraine". L'image laissée par Verdun était conforme à une certaine réalité et a dû faire fuir plus d'un lecteur.

La Meuse, cela n'est pas que Verdun, heureusement, et il m'aura fallu renoncer au "suppositoire à autoroute", en jetant mon dévolu sur une Honda 650 "AFRICA TWIN" pour découvrir ce qui m'entoure depuis des années.

ON EN DECOUVRE A TOUT AGE

En route pour le rodage, une semaine de congés en ce printemps, une carte IGN et un minox 35 GT (à roder aussi) dans la poche.

1m84, je touche juste les pieds à terre, mais une fois en route c'est un vrai vélo, où toutes les commandes

semblent avoir été faites sur mesure pour mon gabarit.

Tableau de bord hyper complet, une gueule pas possible ...

La frénésie des premiers instants ! Je rentre vite chez-moi montrer le nouveau jouet à Madame, je soupe en vitesse pour retourner voir ce splendide tableau de bord s'illuminer dans la nuit.

Il n'y a d'ailleurs que celui-ci qui s'illumine, parce que les "deux puissants phares" du prospectus sont dignes d'une mobylette.

A 46 000 F passés, le H4 est réservé aux modèles suisses, je reste chocolat avec des ampoules de 36 W. Un peu frustrant, non ?

Aucune option ne vous est proposée pour remplacer ces ampoules de m.... ! L'éclairage décoratif je ne connaissais pas, on en découvre à tout âge.

OU S'ARRETE LE PLAISIR

Dès le lendemain matin, en avant vers les petites routes, direction NORD, le bois des Caures, et hop on sort de la "belle route" pour s'enfiler dans des chemins un peu goudronnés qui mènent inmanquablement vers des chemins blancs. Je prends vraiment plaisir à découvrir ces paysages superbes et ces odeurs fraîches dans l'illusion de la faculté de franchissement de cette "machine faite pour l'aventure totale". Je n'ai pas eu besoin d'aller au bout du monde pour m'embourber à un endroit où, la dernière des 125 Enduro se trouve en terrain de prédilection.

Avant l'arrêt total, je saute par dessus bord pour pousser la bête enlisée jusqu'au niveau du disque arrière. Mes 36 balais et les 220 kg de la belle (son plein fait) font le reste ...

Pas question de laisser tomber pour casser le très onéreux et très exposé carénage. La température du moteur monte sec, le ventilateur remplit sa fonction, et après des litres de sueur, je retrouve de la motricité en 2ème à 6000 tr/mn ; je saute vite dessus et ça part dans tous les sens jusqu'au morceau de chemin dur. Le garde-boue avant la garde très bien, et en attendant de retrouver un rythme cardiaque normal, j'enlève avec un bout de bois les kilos de terre accumulés.



TERRAIN DE PREDILECTION : SABLE DUR, CHEMINS BLANCS, ROUTES DEFONCEES MAIS SECHES.....

Je me promets de ne jamais plus recommencer, elle n'est vraiment pas faite pour ça : sable dur, chemins blancs, petites routes défoncées sèches O.K, mais il faut renoncer au reste, c'est une grosse TRAIL GT, rien de plus et c'est déjà pas mal.

Direction MONTMEDY, dès 5 000 T, on sent que le twin en demande, vivement la fin du rodage. On grimpe littéralement dans la vieille ville fortifiée par Vauban, après qu'elle fut prise par Louis XIV qui logeait à Louppy-sur-Loison, pendant son siège (un autre beau truc à voir).

Dans la foulée, on pousse jusqu'à Avioth, voir la splendide basilique paumée en pleine cambrousse et qui vaut à elle seule le détour.

UN ITINERAIRE DE TOUTE BEAUTE

Vous êtes alors à 8 km d'Orval (en Belgique) que tous les amateurs de bière ou de moines connaissent.

Retour sur Stenay pour visiter le musée de la bière. Pas d'excès, on repart sur Verdun par les petites routes de la rive gauche de la Meuse pour admirer la magnifique église fortifiée romane (11^e siècle). Pour la visiter, demandez la clé au maire du village, avec un peu de chance, vous y rencontrerez un facteur d'orgues hollandais qui restaure l'instrument en échange d'être hébergé ! Il y a même un festival d'orgue (rens. : Association Art et Loisirs) dans ce tout petit bled pittoresque.

On continue sur Verdun et on aperçoit sur sa gauche, la butte de DUN avec ses vestiges du 11^eème et son église du 14^eème siècle. Grimpez-y, rien que pour la vue sur la vallée de la Meuse.

Reprenez direction Douillon puis Brioules pour y voir un chef-d'oeuvre vraiment en péril (abbaye de l'ordre des Prémontrés).

Filez sur Romagne sous Montfaucon où le reste est correct.

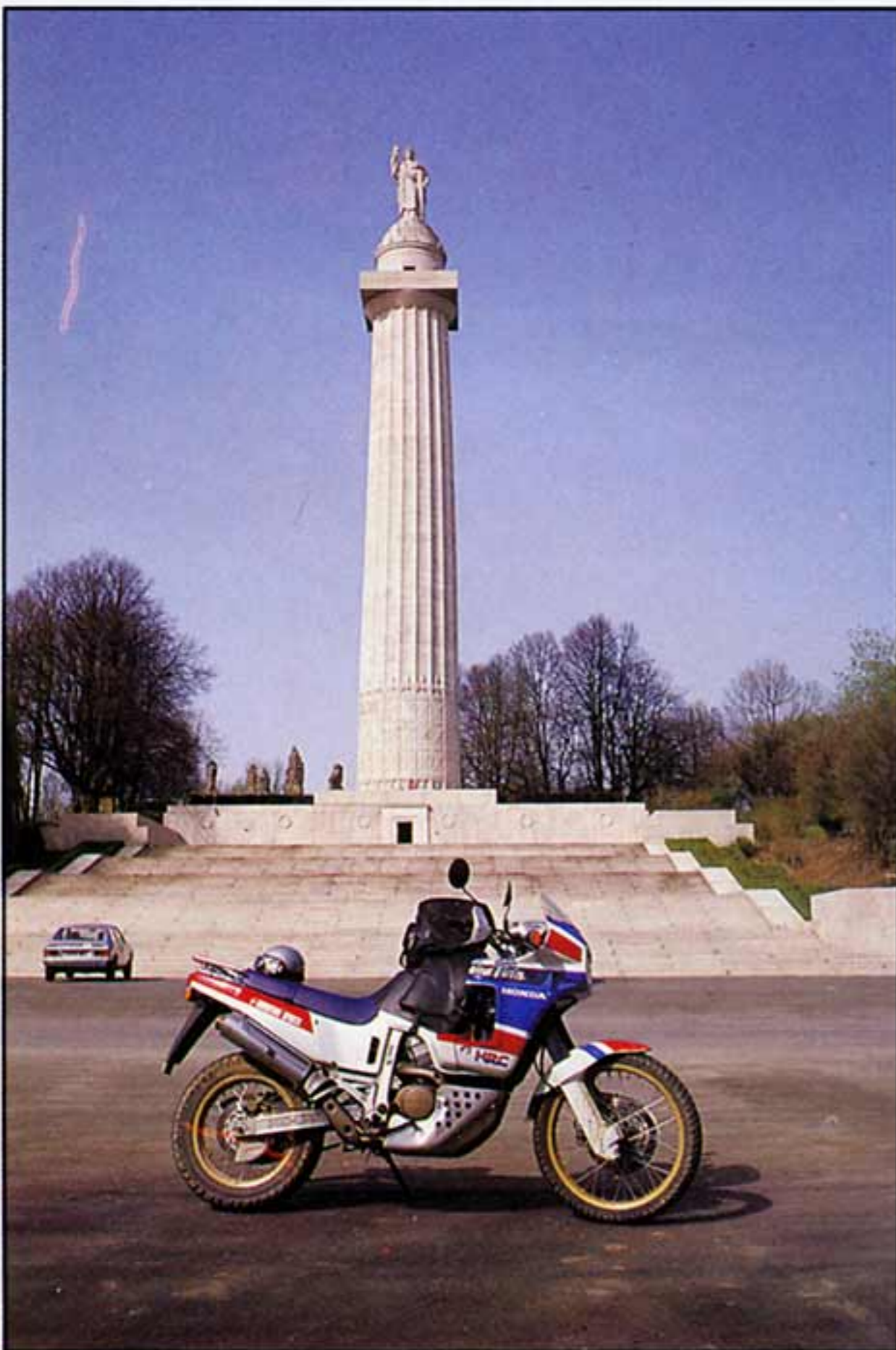
De là vous pourrez vous défoncer jusqu'au mémorial américain de Montfaucon (entrée et montée gratuites), visiter la côte 304, le Mort Homme et la butte de Vauquois à ne manquer sous aucun prétexte. Si vous avez la chance d'avoir des petites jumelles, profitez par beau temps, du point de vue de ces endroits naguère



*Entrée du tunnel du Kronprinz, forêt du Mort Homme
Une gueule pas possible, l'Africa, mais de nuit une déception : les "deux puissants phares" du prospectus sont dignes d'une mobylette !*



Bois des Caures



Mémorial américain à Montfaucon, on peut monter au sommet, c'est gratuit.



Hattonchatel

stratégiques.

Au sud de Verdun, prenez la "tranchée de Calonne", qui vous mène aux Eparges (point X), faites un détour par Hattonchatel, le lac de Madine et la butte de Montsec. La très pittoresque route des côtes de Meuse vous conduira jusqu'à Toul, si vous décidez de quitter alors la Meuse par le sud.

SON CARACTERE S'AFFIRME = RAPIDE ET CIVILISEE

Dans tout ce secteur, il y a de nombreuses balades où le caractère de l'Africa Twin s'affirme au fil des km = rapide et civilisée.

Il me faut réapprendre à conduire sur ces circuits tourmentés et jamais lassants, apprendre aussi à m'arrêter plus souvent pour observer la foule de choses qu'il y a à voir.

Si vous passez à 200 km/h sur l'autoroute, pour vous arrêter dans un resto nul et

cher à Verdun, en faisant en vitesse le "circuit des champs de bataille", il est certain que vous arriverez à des conclusions négatives ... et pour peu qu'il flotte !!!

Prenez un gros trail, choisissez les fermes-auberges, une carte IGN, osez les petits CD et vos 4 à 5 jours en Meuse vous seront aussi agréables qu'une balade dans les gorges du Tarn (je compare à mon vécu).

Pour ce qui est de la moto, elle avale 6 litres aux 100 en moyenne et elle se montre parfaitement adaptée à ce

type de tourisme. Elle ne rechigne pas, sur le sec, à quelques séries de violets. Il faut toujours rester au-dessus de 4500 tr/mn, en-dessous, c'est très très mou. Reprendre en 5ème à 60 en duo est totalement exclu.

Vu la nullité ahurissante de l'éclairage, il est nécessaire de se déplacer de jour et quand il pleut, il convient de se montrer extrêmement prudent avec les pneus d'origine. Le freinage est très puissant et facile à doser.

Le carénage protège très bien...les comp-

teurs et la sacoche de réservoir spécifique, offerte par mon concessionnaire (GARNIER MOTOS à Verdun), le réservoir protège bien les genoux et permet une autonomie que doivent envier bien des possesseurs de DOMINATOR (+ de 350 km). Le "coffre" (150 cm³) est totalement bidon, je ne vois pas comment mettre mes sacoches pour le jour où j'aurais envie de changer de slip au bout du monde ; le porte-bagages semble solide et peut accepter 20 kg (écrit dessus), plus du double de la TRANSALP.

Le confort, dû à la suspension, est remarquable en solo. En duo, ma femme préférerait de loin la 750 routière. Il me faudra trouver le bon réglage pour que ses fesses ne décollent pas de la selle antidérapante, à chaque bosse.

Elle totalise, à l'heure où j'écris, 1 500 km, il était temps de faire un essai de pointe : 165 km/h compteur avec du mal. Elle arrive à 120-130, comme rien, ce qui correspond à la vitesse à laquelle on est "bien", le régime du couple maxi.

Cette moto affiche une philosophie assez proche de celle que me proposait ma première TRIUMPH "TROPHY" en 72, la fiabilité et le confort en prime, le beau bruit en moins.

Derrière son aspect faussement sportif, se cache une machine polyvalente, une forme de sage compromis, qui convient à celui qui a quelques milliers de francs de plus à consacrer pour posséder une "SUPER-TRANSALP".



POUR

- Le réseau HONDA,
- Le look,
- Le confort, la finition,
- Le moteur "simple" (pas 36 soupapes, 4 ACT, etc...),
- La philosophie d'ensemble,
- Le freinage diabolique.

UTILE :

- Guide des communes de France NATHAN n° 55 (20F), par Michel de la Tone.
- Le guide des randonnées en Meuse, envoyé gratos :
tel. 29 78 44 66
ou 29 76 81 81 (futur n°)
- Carte IGN ONF 1 : 25 000 forêt de Verdun et du Mort Homme.

Base de loisirs de Madine

CONTRE

- L'éclairage (j'insiste),
- Le manque de couple en bas,
- L'accessibilité des bougies,
- La béquille centrale en option,
- Pas de kick ? avec une batterie pareille ! c'est pas une GUZZI !
- 130/90 17 où ça se vend ?
- Pas de protection efficace du carénage (genre pare-cylindres) en cas de chute même à basse vitesse, la facture est élevée.

Diapos faites avec le MINOX 35 GT (piqué étonnant) pour les contre-jour, il vaut mieux modifier le temps de pose en jouant le réglage de sensibilité du film, la touche ZX n'est pas suffisante. Exemple avec 100 ASA, afficher 25 et ne pas oublier de remettre à 100 ensuite !

KALUSKO Jean-Luc 5, rue du Barrage 55100 Belleville-sur-Meuse

FOURNALES SUSPENSION

L'Esprit de Perfection

«L'ESPRIT DE PERFECTION» FOURNALES C'EST :

- ☑ Des amortisseurs pneumatiques.
- ☑ L'idéal pour le «routard».
- ☑ Une fiabilité à toute épreuve.
- ☑ Une garantie totale et un kilométrage illimité.

Pour plus de renseignements, contactez votre fournisseur habituel.
Fournales Suspension: 1000 points de vente en France Métropolitaine.

ORLY MOTOS

900 XJ, carénage
intégral double optique
pour 47 000 F TTC

VOIR MDLM AVRIL 89

Carénage seul 900 XJ 5 400 F
Complet et peint 600 XJ
XV 535 (88) 28 000 F
FZ 750 (88) 42 000 F

Financement personnalisé sur
toute la gamme Yamaha
15, rue Louis Bonin 94310 ORLY (ville)
48 52 31 45

Ventes
Réparations, entretien
Pièces de rechange,
accessoires,
Crédit personnalisés
Réalésage dans les 24 h
Peintures personnalisées
Fabricant carénages
Service rapide, pneus,
plaquettes
Marquage antiviol
Atelier équipé : banc d'essai,
réalésuse, machine à pneus,
etc...

