

Allons bon, faire un article sur les 2 temps qui puent alors que j'ai un twin poussif, je me demande s'il n'y aurait pas de la provocation JoeBarteamesque dans cette proposition ?

Bien, après les p'tits vieux sur des p'tites vieilles à Dijon, allons voir les p'tits jeunes sur des p'tites pas toutes vieilles mais qui toussent bleues...

Arnos, c'est un des repaires des clubs Td Tz Rd Rg (Suzuki, pas les barbouzes) et autres dommages collatéraux du cylindre percé, du transfert à sensation, des avances faites aux allumages. Le 2 temps c'est aussi celui qui balaye devant son cylindre avant d'admettre le mélange carburé, qui fournit de l'énergie à chaque tour et non pas un sur deux comme cette feignasse de 4 temps. C'est aussi le pilotage un peu sur un fil en cas d'ondée, mais l'expérience (les chutes précédentes...) fait que l'on maîtrise rapidement, du moins les survivants.

Ici le cycle Beau de Rochas s'effectue plus souvent, en 2 temps et trois mouvements, c'est dire si c'est un moteur pressé. Pressé mais moins compressé que le 4, ce qui fait dire à leurs pilotes qu'en face qu'ils sont moins intelligents tout en étant aussi pressés.

Il y a quand même un point commun entre 2 et 4 temps, il leur faut un cadre supérieur pour maîtriser leurs chevaux.

Dans ces clubs de défense de la race chevaline à vapeur, on y croise quelques vieilles gloires, Debrock Fau Tchernine Saul...

Reconnaissables à leurs tempes grises, leurs doigts plus courts, leurs photos floues à cause des tremblements et leur aptitude à tâter du bitume dès le premier tour (messages personnels à Gérard Bernard Éric...).

Le rassemblement (4<sup>e</sup> à Pau Arnos) organisé par le RG500 Club de France s'est déroulé comme prévu sur le circuit en pleine nature d'Arnos. Comme espéré également, car il n'a pas plu !

Les sauvages ont donc pu attaquer sans arrière-pensée, dépassant leurs limites et parfois celles de l'adhérence.

Dans le parc on pouvait croiser Jean-Pierre Camino, metteur au point émérite des années... celles d'avant, et qui donnera le coup de tournevis salvateur à une des machines d'Alain Sans.



Si certains pilotes tournaient avec plusieurs machines, d'autres se partageaient la même. Repliant juste les rétroviseurs avant de tourner, madame est au guidon...



Dans la catégorie, j'en ai une petite, mais j'attaque quand même, les TDR et autre Kawa ne s'en laissent pas compter. Apparemment la défense du 2 temps c'est d'abord l'attaque de la piste



Aprilia a pourvu le marché de très belles machines, et en quantités, ce qui permet à de nombreux pilotes de tester leur passion 2 temps.



Revenons à celles qui ont motivé la constitution du club, les RG500 dont le plus bel ambassadeur fut Barry Sheene.

Machine mythique par sa construction (4 cylindres en carré). Habituellement il n'y a que les Anglais pour essayer de faire aussi compliqué et sources de problèmes mécaniques !

Et bien non, Suzuki l'a non seulement fait en compétition, mais a eu le culot d'en faire une version commerciale. Il y a des mécanos/pilotes qui n'ont pas du beaucoup dormir au début. Pour essayer de connaître ceux qui la pratiquent, j'ai tapé au hasard dans le paddock. Le premier, Jean-Charles, possède deux modèles. Dont un sort du SERT et n'a jamais couru...

En fait notre homme s'occupe du service presse (prêt motos) chez Suzuki France, parcourt 45 000 km par an en moto et dont le papa était dans la mécanique aviation. Bon, ce n'est pas un bon exemple d'amateur, il est pro et, dans les gènes, c'est plein de vis et d'écrous.



Je saute sur un deuxième qui chauffe un RG, Éric Carpentier. Après une période en 125 Honda, il passe au 2 temps. Puis cours dans les années quatre-vingt. Arrête la moto une quinzaine d'années, comme il a monté son entreprise, celle-ci grandie. Puis reviens sur la piste en amateur pur et défenseur du 2 temps. Elle fait quoi son entreprise ? de la mécanique aéronautique et accessoirement des pièces de F1. C'est étonnant comme l'aviation rejoint souvent la moto, on retrouve les mêmes passionnés.

Et puis les belles préparées par des amateurs purs, dans le sens noble du terme.



En plus c'est contagieux cette folie du 2 temps, en voici un qui s'est mis à l'eau, au cylindre à eau, alors que d'habitude c'est derrière le bar qu'il officie. Si le premier jour c'était plutôt avec une certaine raideur, le dimanche, l'attaque avait rejoint le niveau de ses collègues.



Pour canaliser la fougue de beaucoup de pilotes, il faudrait des circuits dans toutes les régions. On ne peut pas interdire aux jeunes de l'être, il faut juste orienter leurs passions, et cela passe presque toujours par des sports à risque. Ceux qui décident qu'il ne faut pas faire ceci ou cela ont tous quelque chose en commun, ce qu'ils appellent l'âge de raison et que nous appelons la vieillesse d'esprit. Ouvrons les circuits aux passionnés. Inutile qu'ils soient homologués pour le MotoGP, Arnos est le bon exemple d'un circuit non homologué et qui fait le plein de passionnés en permanence. Qu'ils soient sur 2, 3 ou 4 roues, les conducteurs sportifs sont toujours meilleurs en conduite classique que les autres. Simplement parce qu'ils peuvent tester leurs limites sur circuit, et en plus cela permet de raconter de sacrées histoires à leur descendance, peut-être un peu romancées...

Les adresses Web des clubs :

[www.rg500.org/rg500.htm](http://www.rg500.org/rg500.htm)

[tdr240.rg500.org/](http://tdr240.rg500.org/)

[rgv250.rg500.org/](http://rgv250.rg500.org/)