

## La Honda 900 Bol d'Or F2, la préférée de la bande !

À ce moment les choses sérieuses commencent : arrive sur le marché la fameuse Honda 900 Bol d'Or F2. Celle là, elle est too much ! En plus, un matin, mon pote Francis se pointe avec la sienne, rouge et blanche. J'hallucine, c'est trop, il me faut la même. Un saut chez Jacques Faucon, concessionnaire bien connu des motards hauts normands et je prends possession d'un superbe engin gris et blanc, c'est le pied !

Fernand achète la même, puis Dominique, une rouge et blanche.

La bande de motards (les « jeunes voyous » comme nous surnomment à l'époque, les vieux du patelin) est équipée.

Reste Jean-François qui trouve que quatre cylindres c'est ridicule. Lui, il en veut six ! Coup de téléphone au Japon chez Honda et ils en rajoutent deux pour la 100 CBX... Je rigole bien sûr !

**Petite anecdote, la traversée du Touquet avec la 100 CBX, 6 en 1 Martin, sans chicane (perdue ou volée ?) Bonjour la discrétion, Jean François !**



Honda 900 Bol d'Or, grise et blanche avec Francis qui roule aujourd'hui en BM K1200 LT et Nathalie sa femme en 600 Bandit.

## Puis vint le temps du side-car

1985, arrive la naissance de ma première fille et l'envie de rajouter une troisième roue au carrosse. Le side-car commence à hanter mes nuits d'autant que les constructeurs proposent quelques chouettes modèles. Comment choisir entre le Jewel, le Jeaniel, EML, DBS...

Finalement la moto du moment sera une Gold 1100 GLDX attelée à un side DBS Break. La fourche et les roues proviennent d'un petit fabricant de la Manche, Malherbes. À l'issue de quelques balades à travers la France, dont les 24h du Mans, je fais le constat de l'inconfort et d'une tenue de route très moyenne et je conclus à la revente de l'ensemble.

Honda Goldwing 1100 GLDX attelée DBS



Finalement j'échange la moto contre une Kawasaki 1100 GPZX. La puissance est au rendez-vous, mais pas vraiment la tenue de route. À cette époque débarquent sur le marché les 120 CV des 900 Ninja GSXR et FZR.

1989, ma deuxième fille débarque aussi, puis la maison, les travaux, la voiture, les factures... Et une dizaine d'années sans moto. C'est dur !



**Voilà, motard depuis 32 ans, j'ai l'amour de la moto chevillé au corps, pour reprendre une expression consacrée.**

**Lecteur assidu du JDM et membre des Chevaliers De La Route, j'avais envie de partager mon vécu de motard, alors j'espère que l'évocation de cette dizaine de bécanes qui ont jalonné ma vie ranimera peut être quelques souvenirs chez certains d'entre vous.**

**Il me reste encore un tout dernier rêve, ce serait de pouvoir aligner tous ces vieux modèles dans mon garage ... mais là ça relève plutôt de l'utopie ! ■**

## Je rempile les potes !

Puis, un jour par hasard, on me propose une Suzuki GT 550 trois cylindres, 2 temps de 1975 oubliée depuis 20 ans sous la paille d'une vieille grange.

Nettoyage, ouverture du moteur et grosse déception, les pistons ont fondu et le haut du moteur est HS. J'écume alors les magasins de revendeurs et finis par dégoter une épave qui fera l'affaire. Remontage et ça roule.

Le virus à nouveau inoculé, je me lasse vite de ma vieille bécane et choisis pour la remplacer une 750 GSXR de 87. Moto fiable, puissante, au moteur robuste et assez économique.

Suzuki GT 550. Même sur une vieille machine, c'est le bonheur retrouvé !



Suzuki 750 GSXR  
année 1987.  
100 000 km  
au compteur



Après 5 ans de bons et loyaux services comme on dit, je procède à un échange avec une BMW K1000 chez Aulnay Moto Pièces. Évidemment il y a pas mal de boulot à

faire sur celle-là : carrosserie, mécanique, démontage complet de la machine. Trois mois de travail, pas mal de précieux conseils des techniciens de Moto Technique à Déville-lès-Rouen et au printemps 2004, la moto sillonne les routes normandes. Au passage, je conseillerais volontiers cette moto aux motards bricoleurs à petit budget (mécanique simple, entretien facile, échappement inox et très bonne protection du pilote).

Au final une bonne bécane.

Mais l'envie de m'amuser et de me faire un gros plaisir devient si forte que je finis par échanger la BM contre une Kawa 900 Ninja ZX9R de 97 chez Paris Nord Moto à Aulnay sous Bois. Le patron du garage me prévient que le moteur est complètement démonté et que les cylindres sont fissurés. J'hésite, la transaction a finalement lieu, je laisse la BM et repars avec l'épave et un soupçon d'inquiétude il faut bien l'avouer... Après vérification chez un spécialiste j'apprends avec bonheur qu'il n'y a aucune fissure, simplement une chemise légèrement descendue. Je pose des joints neufs, remonte la moto entièrement et elle roule. Après plusieurs milliers de kilomètres, je n'ai aucun souci à ce jour seulement beaucoup de plaisir. Bien sur j'envisage encore quelques changements car nombre de modèles me font baver, seuls les prix exorbitants m'arrêtent !