

# MOTO 1

LE MENSUEL DE TOUTE LA MOTO



6,70 FS 595 Ptas 630 Esc. 5,95 \$can

M 1904 - 51 - 21,00 F

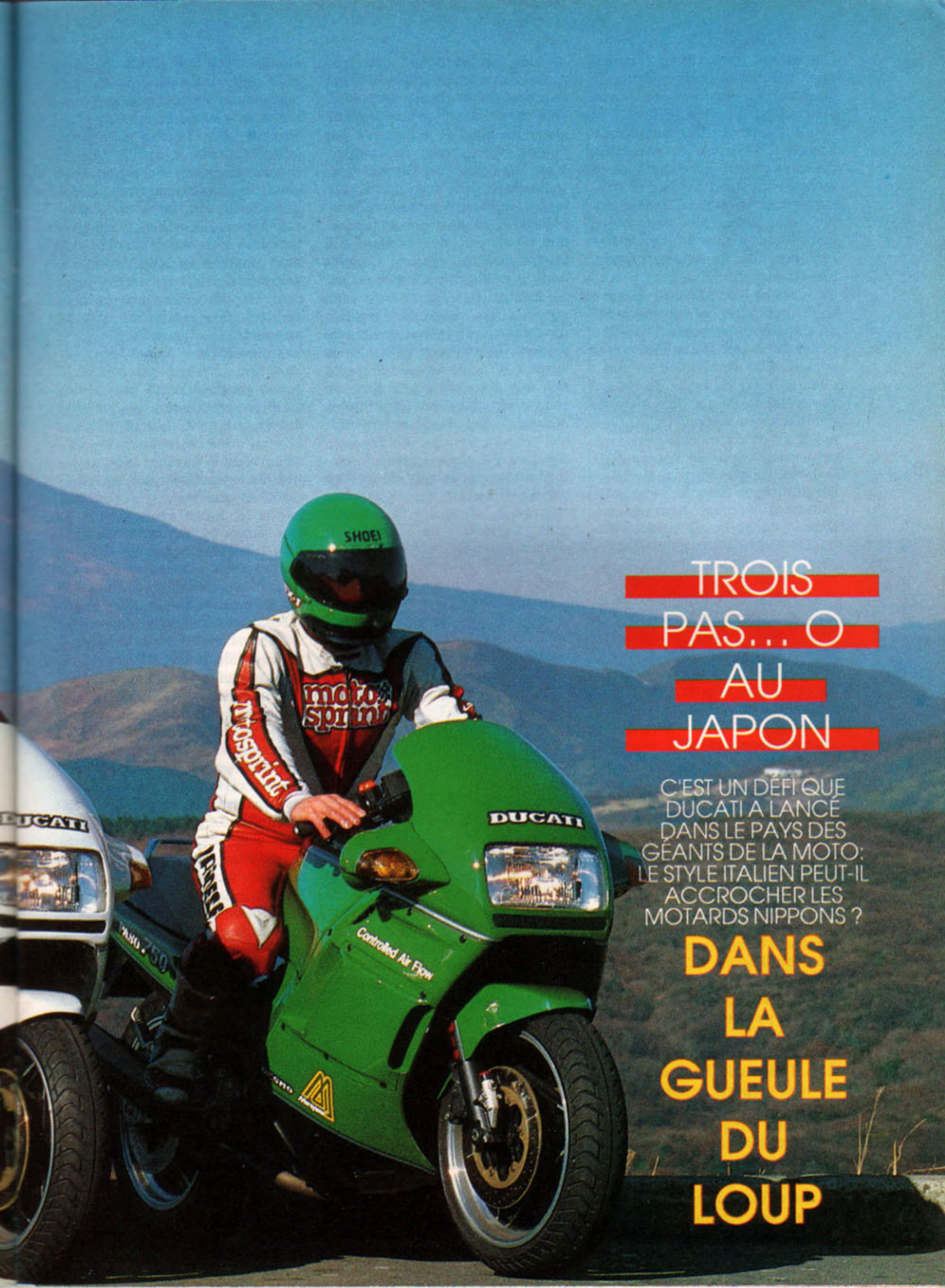


**Bonneville, tout un mythe !**  
**Comparatif : voyageurs contre cavalcade pour plus de 100.000 F.**  
**Match : Ducati contre les «Japs»**









TROIS  
PAS... O  
AU  
JAPON

C'EST UN DÉFI QUE  
DUCATI A LANCÉ  
DANS LE PAYS DES  
GÉANTS DE LA MOTO:  
LE STYLE ITALIEN PEUT-IL  
ACCROCHER LES  
MOTARDS NIPPONS ?

DANS  
LA  
GUEULE  
DU  
LOUP



On entend dire, assez souvent que, même s'ils ont beaucoup de qualités, les Japonais sont aussi excessivement orgueilleux et pleins d'esprit de vengeance. En effet, l'histoire et l'actualité s'accompagnent au Japon, et ce mélange de tradition et de modernisme, presque insaisissable à nos yeux, les Européens, nous montre surtout les aspects extrêmes du caractère nippon. Mais quel pays!

Ce n'est pas par hasard qu'on a choisi, pour le «débarquement» au Japon, trois motos Paso 750 neuves d'usine. Cette moto, très personnelle, a une gueule extra : elle est le fer de lance de Ducati et représente le nec plus ultra de l'industrie motocycliste italienne. Il s'agit de machines qui représentent, dans le domaine de la moto, ce que Ferrari ou Lamborghini sont dans le secteur de l'automobile : un heureux ensemble de style, de caractéristiques et de prestations que les Japonais envient et, peut-être, ne réussiront jamais à produire. Mais notre choix a été aussi fonction du fait que la Ducati est la firme motocycliste européenne la plus fameuse et la plus appréciée par les motards nippons. Cette considération a conduit Ducati vers un succès presque incroyable : deux mille motos vendues au Japon en 1986, et cela à un prix qui n'est absolument pas compétitif.

Ce voyage devait impliquer aussi une sorte de pari, c'est-à-dire, vérifier quels intérêts auraient stimulés les nouvelles Paso, qui sont originales et qui rompent avec l'image traditionnelle de la firme bolognaise.

Nous avons expédié nos trois partenaires bolognaises au Japon dans un Boeing 747 cargo avec deux semaines d'avance sur la date de notre arrivée, car il fallait donner le temps à notre «complice à Murayama» — l'importateur japonais de Ducati — d'immatriculer les motos et de nous préparer le terrain et le programme...

En vérité, nous ne pensions pas passer tellement inaperçus lorsque, le matin suivant notre arrivée à Tokyo, après avoir compensé les effets du fuseau horaire avec un bon sommeil, nous som-

mes descendus dans le hall du *New Takamawa Prince Hôtel*, bardés de pied en cap et prêts à enfourcher nos chevaux mécaniques. En effet, le public n'a pas daigné nous jeter un regard. Mais il ne faut pas s'étonner outre mesure : les Japonais sont habitués à bien d'autres extravagances, et ce n'est pas par manque de charme de nos Paso que le commun des mortels nippons nous a négligé à cette occasion. Au contraire, il se passait bien autre chose lorsqu'on croisait un motard sur la route. En traversant Tokyo pour rejoindre le siège de l'importateur Murayama, il y a eu toute une série de rencontres avec nos «confrères» motards nippons : auparavant, on se lançait un rapide coup d'œil, car, à chaque coup, le motard du Soleil-Levant était attiré par la silhouette de nos motos ; ensuite, lorsqu'il comprenait qu'il s'agissait de Ducati, il nous reluquait avec un mélange de surprise et d'envie qui nous faisait assez rire.

Pendant notre séjour au Japon, le siège de la Murayama Motors Co LTD a été la base de nos opérations et, dans une certaine mesure, notre deuxième maison. Là-bas, on a rencontré des gens, du personnel d'administration aux mécaniciens, qui nous ont démontré toute leur sympathie et leur amitié.

Nous avons été très bien traités, avec une grande gentillesse et une grande affection, ce qui nous étonne lorsqu'on entend dire que les Japonais sont un peuple froid. Ou bien, peut-être, cette affection sincère dépendait du fait que nous représentions, aux yeux de ces gens, la marque Ducati, qui fascine les passionnés et les juristes du style comme un virus contagieux. Sans compter que M. Murayama, qui est un inconditionnel et plus qu'un amateur du style Ducati, doit avoir beaucoup influencé son équipe de spécialistes.

Nous nous sommes surtout liés d'amitié avec un jeune et très sympa mécanicien — Ikuya Shirai —, que nous avons surnommé tout de suite «Ricci» en fonction de son extraordinaire ressemblance avec le champion italien de F.1 qui porte ce nom.

«Ricci» s'est donné un mal fou pour nous aider pendant nos déplacements en nous suivant comme une ombre au volant d'un fourgon de dépannage Toyota, équipé de tout ce qu'il fallait en cas de panne ou d'accident. Sur les côtés du fourgon, on pouvait lire sur un fond tricolore : «Ducati Meccanica SPA». C'était un type très bien. Au début, presque trop gentil et attentif, il s'est révélé ensuite un gars très marquant et plein d'humour, capable de nous faire marrer à chaque occasion.

Les mauvaises conditions atmosphériques qui ont affligé le Japon pendant notre séjour, ont un peu limité notre programme de déplacement, notamment en ce qui concerne les tournées qu'on voulait faire au nord et au sud du pays. Mais cela, au fond, nous a permis de connaître mieux le Japon central, et surtout Tokyo et son immense banlieue. En traversant en long et en large cette mégalopole, nous avons compris combien la moto est pratique et presque indispensable pour se déplacer dans cette ville sans limites où la vitesse moyenne de la circulation est de 2 km/h et où les bouchons sont interminables. Ce phénomène, d'ailleurs, concerne aussi — même si c'est de façon moins macroscopique — nos grandes villes européennes, où les gens commencent à s'apercevoir combien on économise de temps en se déplaçant sur deux roues. Nos trois Paso se faufilaient à travers les colonnes de voitures et, bien que le temps fût épouvantable, de nombreux Japonais faisaient la même chose. Nous avons parcouru des centaines de kilomètres à Tokyo avec nos trois Paso, dont les boîtes et les embrayages ont été soumis à dure épreuve.

On avançait au pas, en première, ou avec le levier d'embrayage tiré, pendant de longues heures. Dans ces conditions, nos trois Paso n'ont eu que quelques irrégularités à la carburation, dues au fait que l'admission de l'air aux carburateurs était réglée pour les conditions climatiques européennes, sans doute plus clémentes que celles que nous avons rencontrées au Ja-



pon. De toute façon, les mains habiles de notre camarade «Ricci» on réparé nos engins en une soirée, et il n'y a plus jamais eu de problèmes de ce côté-là.

Pendant nos déplacements, nous n'avons négligé aucun lieu fameux et important pour les touristes : le palais impérial, siège du prince héritier du trône du Japon, le sanctuaire de Meiji, la Tokyo Tower (identique à la tour Eiffel), l'imposant temple de Kannon, dans le caractéristique quartier d'Asakusa, les immenses magasins et *supermarkets* de Ginza, en terminant dans le secteur d'Akihabara, le paradis de l'électronique, de la hi-fi, de la photo, des ordinateurs et de tous les gadgets les plus sophistiqués et les plus modernes. On ne cache pas qu'on s'est fait littéralement draguer par des vendeuses superhabiles et presque diaboliques dans l'art d'attirer le visiteur et de lui vider les poches... Mais nous avons aussi essayé de connaître la vraie Tokyo, celle de la vie de tous les jours, en rencontrant les gens et en se promenant jusqu'à tard dans la nuit dans les quartiers superpeuplés de Shinjuku, avec leurs gratte-ciel, ou parmi les lumières psychédéliques d'Akasaka, ou encore dans les rues et les pubs de Roppongi, où la vie nocturne est très intense jusqu'au matin.

Tokyo est une ville très chère, surtout pour les pauvres Européens. En traduisant en francs, on constate qu'un petit déplacement en taxi coûte au minimum, 100 F, un Coca au bar 25 F et un repas composé de viande entre 400 et 700 F. Même si on se contente d'un hamburger et d'un petit sachet de frites chez Mc Donald, il est rare de ne pas dépenser moins de 50 balles. Il faut dire, cependant, que la nourriture est toujours de très bonne qualité et qu'on peut trouver toutes les cuisines du monde dans cette immense capitale. Après quatre jours de pluie ininterrompue, nous avons finalement quitté Tokyo-centre pour connaître les alentours de la capitale japonaise. Ceux-ci sont d'une beauté incomparable, et la façon avec laquelle les temples et les splendides constructions de l'époque

impériale se mélangent sans gêne ni mauvais goût aux constructions modernes du 2000, est extraordinaire. On atteint ces sites par des routes et des autoroutes parfaites et très modernes : là-bas, les motards Japonais peuvent déclencher la puissance de tous leurs chevaux en parfaite tranquillité... et nous en avons fait de même.

M. Ikuo Nugayama — de la revue japonaise *Riders Club* — nous servait de guide, et il nous a permis d'avoir des contacts très intéressants avec les motards locaux ils ont été aussi l'interprète des sensations, des émotions et des réflexions que nos trois Paso suscitaient parmi eux. En suivant notre cicérone, nippon nous avons découvert des endroits magnifiques, à en rester bouche bée. Cela a été le cas lorsqu'on est arrivés près du mont Fuji, l'extraordinaire vol-

*Notre voyage comportait aussi une sorte de défi à l'immense industrie motocycliste japonaise.*

TROIS PAS... O



can symbole du Japon. C'est un cône parfait de 3 776 m de haut, décoré à la base par cinq bijoux naturels d'une couleur saphir qui ressortent sur le vert émeraude des forêts : les cinq lacs de Hakane. Cette zone, toujours dominée par l'imposant Fuji-Yama, est entourée par des routes vraiment bien conçues qui ne gâchent pas le paysage et qui sont caractérisées par des importantes variations altimétriques : ce sont de véritables pistes ouvertes à la circulation où — chaque week-end — les fous de la moto de Tokyo se livrent à de véritables batailles rangées, qui sont





souvent soutenues et favorisées par les mêmes grandes marques motocyclistes locales ou par les plus importants concessionnaires de la capitale. En effet, ces derniers essaient — au fur et à mesure — d'attirer vers eux et leur marque le pilote gagnant, qui est ensuite explité pour leur publicité et pour influencer la tendance de la masse à acheter tel ou tel modèle.

De toute façon, il ne s'agit pas, pour ces compétitions du week-end, de pilotes occasionnels : ce sont des véritables professionnels qui viennent souvent pendant les jours ouvrables essayer la qualité de leurs motos, suivis par des fourgons de dépannage, en vue de la course du dimanche. Malheureusement, pendant ces nombreuses épreuves «Tourist Trophy» du dimanche, qui se jouent sur ces «akoue winding road» les accidents sont très fréquents et souvent mortels (nous-mêmes avons été les témoins d'au moins deux accidents dramatiques). Il est, en effet, démonstratif que les administrations locales (il y a 4 000 morts par an suite à ces accidents de moto) essayent de pousser le gouvernement à prendre des mesures adéquates contre ce genre de compétitions du week-end, et, en attendant, on s'empresse de prévenir les autres usagers de la route en plaçant des signalisations de danger un peu partout dans les zones d'affrontement entre ces «kamikazes» sur deux roues.

Tout cela nous a été expliqué avec résignation par notre collègue Nagayama dans un restaurant et en face d'une assiette de *raw-fish* (poisson cru) et de *tempur* (crevettes frites) tandis que ceux qui aimaient pas ces poissons ont mangé un succulent *teppan-yaki* (viande de bœuf grillée avec ail, champignons et herbes parfumées). Même «Ricci» acquiesçait tristement en lançant des imprécations en italo-nippon et en s'empiffrant de riz à la cantonaise. Nous nous sommes dirigés, ensuite, vers la zone de Hamamatsu pour une visite de courtoisie aux sièges des principales marques de motos japonaises et nous avons fait la connaissance des splendides autoroutes appelées *expressway*



mais qui — en pratique — ne sont pas des voies express car la circulation y est très dense et la vitesse limitée à 80 km/h. Cela oblige à rester sur la moto une journée entière pour ne parcourir que 300 ou 400 km, serré par les poids lourds qui roulent toujours trop vite malgré les limitations très strictes. On nous dira que c'est partout pareil. Oui, mais, au Japon, les agents de la police routière sont beaucoup moins nombreux qu'ailleurs, et cela est souvent à l'origine de l'inconscience des automobilistes, des chauffeurs de camions et — bien entendu — de nombreux motards. Signalons aussi en passant — que, pour parcourir 450 km sur autoroute avec trois motos et le fourgon qui nous accompagnait, nous avons dépensé environ 3 500 F. C'est cher, le Japon ! Pendant notre randonnée, et sur les bons conseils du collègue Nagayama, nous avons eu la possibilité de connaître les lieux de rassemblement et de relais les plus importants des motards japonais. A chaque arrêt, c'était toute une série de discussions et d'échanges d'idées sur notre trio Ducati, qui intriguait et passionnait énormément la majorité des motards nippons. Il y avait celui qui voulait essayer la position de conduite, celui qui parcourait avec les doigts les courbes aérodynamiques des trois Paso comme s'il s'était agi des formes sensuelles d'une jolie femme, tandis que les plus curieux enfilèrent littéralement leur tête à l'intérieur même des carènes de nos motos, comme pour en rechercher les secrets cachés. Mais le couronnement le plus savoureux de ce voyage a été représenté par la visite de courtoisie que nous avons faite aux sièges des plus importantes marques de motos. Nous nous souvenons fort bien de la surprise et de l'embarras que nos trois Paso ont soulevés chez Suzuki, à Hamamatsu, surtout pour certains importants cadres dirigeants, rencontrés dans les jardins qui entourent l'établissement : personne ne voulait admettre avoir donné la permission d'entrer aux motos italiennes. Au contraire, chez Honda, l'accueil a été très spontané, amical et nos trois



*Pendant nos déplacements à travers le pays, qui est celui qui possède la densité industrielle la plus élevée du monde, nous avons visité les principaux «Temples» du motocyclisme japonais avec l'intention de les «profaner» un peu avec trois motos italiennes.*

TROIS PAS... O

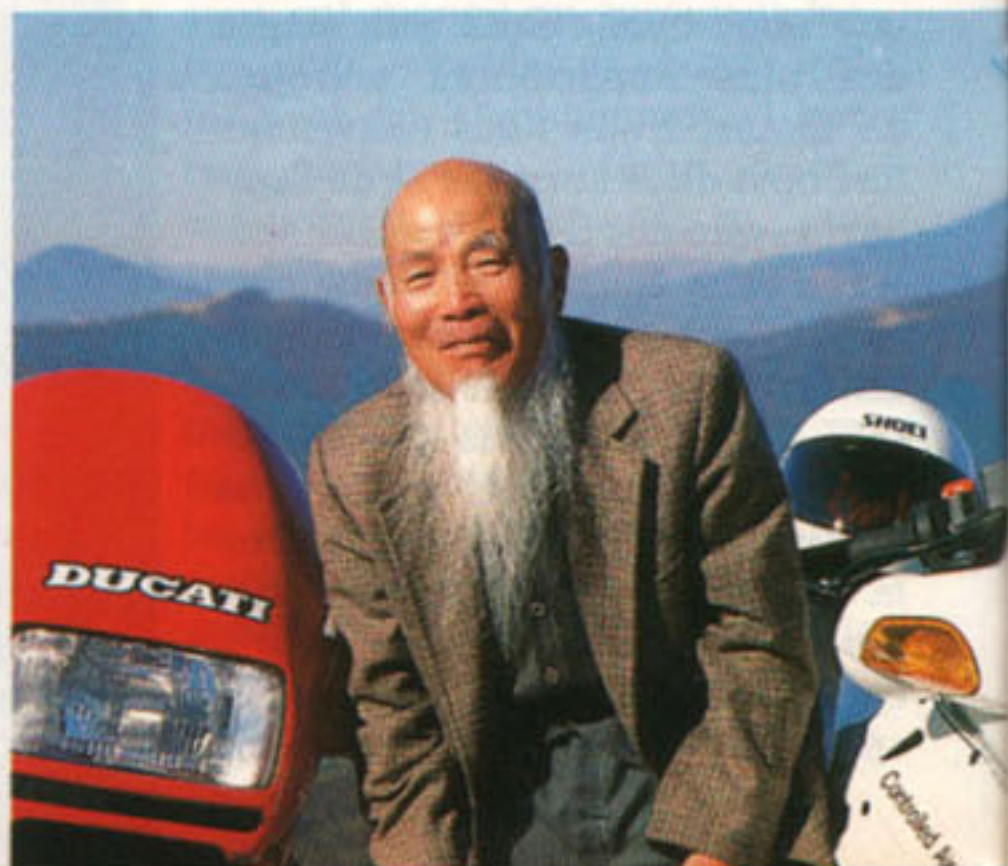






Les routes du centre de Tokyo ont une circulation intense pendant la journée. Pour les étrangers, il n'est pas facile de voyager au Japon : d'abord parce qu'on conduit

à gauche, mais aussi pour la difficulté à déchiffrer les indications. Franco Rossi, Mirko Buffagni et Riccardo Cusit avec le photographe Gianni Mezzetti ont collaboré à ce reportage.





Ducati n'ont soulevé que de l'intérêt, avec des réactions d'un cordial étonnement.

Enfin, chez Yamaha de Iwate, il y a eu une curieuse anecdote : après avoir garé les trois Paso dans les parkings extérieurs pour pouvoir être reçus dans le bureau du chef du marketing international, M. Harry Kuribayashi, nous nous sommes aperçus, en sortant, qu'une demi-douzaine d'ingénieurs de chez Yamaha étaient penchés autour de nos motos et prenaient note sur des carnets. Il y en avait même un qui prenait des photos... Ces gens devaient se sentir un peu coupables ou gênés, car, dès qu'ils nous ont vus nous rapprocher, ils ont rangé en vitesse leur carnet, et, en souriant, se sont rapidement éloignés de nos engins. Notre cher ami Ricci, auquel on avait demandé de faire bonne garde, était en train de roupiller sur son fourgon...

Une fois nos visites terminées chez les géants de l'industrie japonaise de la moto, nous avons remis le cap vers Tokyo et avons apprécié la conduite et les prestations de nos Paso sur les belles autoroutes japonaises, surtout parce qu'il y avait, un hasard peut-être, peu de circulation. Les puissants moteurs chantaient agréablement, toujours prêts à répondre grâce à leur extraordinaire érogation même à très bas régime, tandis que la position de conduite très confortable et l'absence de vibrations nous permettaient aussi d'apprécier les beautés du paysage.

Avant de retourner dans le labyrinthe chaotique de Tokyo, nous nous sommes accordé un autre tour sur les routes, au pied du Fuji-Yama. Sur ce parcours mixte, nous avons saisi la vraie essence de la Paso Ducati : splendide dans les courbes souples et dans les tournants serrés. Ce sont des motos avec une tenue de route, une souplesse, un équilibre et une sécurité de conduite étonnants. Les freins répondent toujours parfaitement en faisant de la Paso une des motos les plus fiables de sa catégorie. Sur le souple parcours sinusoïdal de la route du Fuji-Yama, on s'est amusé comme peu d'autres fois. L'apparition de nuages sombres au-dessus du cône enneigé du



*Les trois Paso aux couleurs italiennes ont laissé une trace sur leur passage, en stimulant l'intérêt et la curiosité des motards japonais. Parmi les rencontres les plus intéressantes il y a eu celle avec Yumiko Shirai, une fanatique de la vitesse sur deux roues (ci-contre). Sa Yamaha Phazer n'avait que quelques semaines.*

TROIS PASO...

## LES MOTARDS NIPPONS : SAMOURAIS SUR DEUX ROUES

Les motards japonais sont très nombreux nous en avons rencontré beaucoup. On les trouve sur les routes de montagne, ou bien arrêtés dans leurs endroits préférés, ou encore dans les «relais pour motards» qui se trouvent le long des routes qu'ils parcourent. Les motards japonais sont toujours très bien équipés (ils sont rarement en jean et veste en cuir), mais ce ne sont pas des fanatiques du look motard on les trouve sur une maxi-moto sportive, chaussant des bottes enduro ou portant une vieille combinaison en peau avec des gants de ski. Leurs motos sont presque toujours parfaitement au point : le motard nippon est un maniaque de sa moto, qui doit être propre et parfaite comme si elle était neuve. Très souvent, on voit le vernis de leurs motos griffé à force de le nettoyer. Le plus souvent, le motard japonais a un concept «extrémiste» de la moto ; il est difficile de trouver un motocycliste éclectique ou à l'ancienne comme en Europe. Les Japonais font des choix précis : ce sont des fous de la manivelle qui passent leurs journées en se démenant comme des fous sur deux roues ou ce sont des fanatiques du cross, de l'enduro ou du trial. Parfois, par snobisme ou pour une philosophie particulière, ils choisissent le classic bikes, c'est-à-dire

les motos traditionnelles (vieilles motos anglaises ou leurs reproductions japonaises), dont ils se servent pour le simple plaisir de faire de la moto. Les «estérophiles» sont nombreux on y trouve Ducati, B.M.W., Bimota, Moto Guzzi et Harley, qui représentent des «élites». Les femmes motards sont très nombreuses au Japon, on les confond d'ailleurs avec les hommes, et elles sont compétentes, comme on en trouve rarement en Europe. Il y en a qui ont une véritable passion pour la moto et la vitesse : par exemple, Yumiko Shirai, qui possède une sifflante Yamaha FZ 250 Phazer et qui, bien qu'elle n'ait acheté sa moto que depuis trois semaines, est déjà tombée deux fois (sans casse cependant). Pour des questions fiscales, les cylindrées les plus répandues sont les 250 et les 400 ; les 750 et les 1000 sont rares (il est difficile d'obtenir le permis pour cette catégorie de puissance) ; ces dernières sont réimportées des pays voisins, car elles ne peuvent être commercialisées directement au Japon. Les motards nippons ne semblent pas se soucier outre mesure des strictes limitations de vitesse obligatoires dans leur pays. Cependant, s'ils se font «colner» par les flics, ils sont soumis à de lourds P.V. et à la suspension du permis pendant plusieurs mois.

Fuji nous conseillait de rentrer rapidement sur Tokyo mais nous avons eu quand même droit à une nouvelle douche japonaise.

Tout de suite après notre arrivée au siège Ducati de Tokyo, M. Murayama et son équipe nous ont accompagnés à l'aéroport. Nous nous sommes étonnés une fois de plus de leur comportement chaleureux : ils nous ont

salués et embrassés, les yeux pleins d'émotion. Avant de nous diriger vers les avions, nous avons cherché «Ricci» partout, mais il s'était éclipsé, car il était visiblement ému. Il était sans doute retourné dans son fourgon, où il devait être en train de lancer des imprécations en italo-nippon contre le mauvais sort qui lui faisait perdre trois nouveaux amis.