

# Cafe Racer

116

MARS  
AVRIL  
2022

IO  
ARTARARO  
TION  
RT-TRACK



SOLITARIO  
NK  
T DEAD!



L 17840 - 116 - F: 7,20 € - RD



VINCENT 1330 GODET MOTORCYCLES

## CHASSEUR DE TEMPS

TRE GREY FLASH ET BLACK LIGHTNING, UNE HISTOIRE DE RECORDS

MYTHOLOGIE TRIUMPH, 120 ANS D'ICÔNES ENQUÊTE PRÉPARATEURS ET MOTOS ÉLECTRIQUES FLAT-TRACK UNE ENFIELD D'USINE  
UR DE FRANCE LA TRANSPYRÉNÉENNE RENCONTRE DAVID BRECQ, MR JET BIKE ESSAI CFMOTO 700 CL-X SPORT PRÉPA LE DERNIER FLAT ROAD BURNER



## BRI

PAR GARY INMAN



Grande plume de la presse anglaise et éditeur du splendide Sideburn, Gary Inman collabore régulièrement à Motor Cycle News, Rolling Stone, Cycle World et Cafe Racer!

SIDEBURNMAGAZINE.COM

TRADUCTION  
(ET APPROBATION)  
JEAN-ERIC PERRIN

## AMOUR

## Longévité

Cette semaine j'ai été contacté par les organisateurs de deux nouveaux événements moto qui veulent un coup de main de mon magazine Sideburn, pas grand-chose, pour que leur projet devienne réalité. Ni l'un ni l'autre ne sont particulièrement originaux. L'un ressemble à une version du Bike Shed, mais dans une autre région d'Angleterre, et augmenté d'un barbecue. L'autre est lourdement inspiré du Wheels & Waves, mais pour l'Angleterre, avec plus d'emphase sur le surf et la culture van. Et avec un barbecue. Je n'ai aucune idée d'où vient cette obsession du barbecue, mais les deux promoteurs ont insisté à plusieurs reprises sur leurs plans de viande grillée. Je prends ça comme un signal qui me dit que lorsque nos vies émergeront de l'hibernation covidienne, il semble qu'il n'y ait pas d'indice que notre petit coin du monde motocycliste va se trouver en panne d'essence. S'il y a bien un truc sûr, c'est qu'il y a de plus en plus de gens prêts à sauter dans le train en marche. Quelque chose à quoi je ne m'attendais pas.

Bien avant la pandémie j'ai vu la première salve de boutiques et de cafés à thème moto commencer à fermer, pas toutes, quoi qu'il en soit, mais assez pour que je sente là une tendance. Mais le contraire est tout aussi vrai, notamment en Grande-Bretagne. De nouveaux cafés à thème moto et de nouvelles boutiques ouvrent, et sont accompagnés par des sociétés comme Triumph ou Royal Enfield parce que - je le suspecte - ces constructeurs réalisent que ce secteur les a aidé à survivre à la dépression qui a suivi l'effondrement financier de 2008. Sans l'explosion rétro les choses auraient eu une autre tête pour nombre de constructeurs aujourd'hui. La scène rétro custom n'est pas la seule à maintenir le *game* la tête hors de l'eau, le marché de la moto d'aventure continue d'affir-

mer sa bonne mine. Mais on ne peut pas nier que ce nouveau sang et cette diversité qui a atteint le monde et qui est inspiré, et reflété, dans les pages du magazine Cafe Racer, aide grandement à garder l'industrie motocycliste vivante.

Je suspecte que nombre d'entre vous étaient sur deux roues avant 2008, mais juste au cas où ce ne serait pas le cas, je tiens à souligner que la France avait une culture moto vibrante que je regardais avec jalousie depuis l'autre côté du Channel. Vous aviez du pot, parce que vous aviez déjà le prototype, ou du moins quelques pièces importantes du puzzle, de ce qui allait suivre. Vous aviez déjà ce magazine, pour commencer.

D'autres pays avaient une poignée de valeurs atypiques, des gens intéressants faisant des choses intéressantes, n'attendant pas que quelque chose se passe, ou du moins l'espérant un peu, mais restant heureux d'être isolés, en suivant leur propre sentier. Comme les Ramones jouant au CBGB en 1975, avec Talking Heads et Blondie dans le public. (métaphore approuvée par le traducteur !) En termes culturels, les premières années de ce siècle



## HAINE

## Prévisibilité

L'inconvénient de ces « nouveaux » événements qu'on m'a briefés est qu'ils n'ont pas une seule nouvelle idée à poser sur la table. Tout ce qu'ils proposent c'est de se mettre en chasse du maigre pécule de sponsoring envisageable. Mais en ajoutant un barbecue. Ils essaient de faire du blé, alors que les pionniers essayaient de faire un truc marrant. J'y crois vraiment. Et si une organisation essaye de faire de l'argent, elle ne prend pas beaucoup de risques. Où sont les nouveaux concepts ? Où est la créativité qui a allumé la mèche de ce mouvement global ? Wheels & Waves était excitant et frais et chic et drôle. Ça ajoutait des éléments chaque année, ne permettant à personne de les rattraper. Le

Bike Shed Show se déchainait contre les shows flasques, fatigués, répétitifs et offrait une alternative. The One Motorcycle Show à Portland, USA, avait un côté punk, rock'n'roll, et crasseux et sexy, mais quand même inclusif, d'une façon que je n'avais jamais rencontrée avant. Si vous me permettez un pouett de ma propre trompette, les événements Sideburn, le Rollerburn et le Dirt Quake, montraient un nouvel axe du possible, le premier à mixer les filles du roller derby sur leurs patins à roulettes infernaux, des groupes yéyé français, de l'art et des motos custom, ces dernières branchant les gens sur la course comme peu d'événements l'avaient fait auparavant. Mais où sont les innovateurs désormais ? Il semble que l'argent est entré dans l'équation et le risque de tenter quelque chose de neuf a disparu. Le



en matière de moto se demandaient quoi faire à partir de la mode des choppers West Coast. J'étais tellement désespéré de trouver du "contenu" à cette époque que je me suis retrouvé à regarder à la télé *Orange County Choppers* quand ça passait sur nos antennes, juste pour voir quelqu'un en train de souder et de parler moto. Désormais il y a tellement de séquences moto, chaque niche étant servie et exploitée, que j'ai les yeux qui piquent au milieu de tout ça. Je suis tellement saturé que j'ai fermé le robinet, je ne regarde plus. Et je ne veux pas dire par là que c'est mauvais. Les films sont bien réalisés, bien filmés, plutôt inspirants, mais ils ne disent rien de neuf.

Mais, en 2007, 2008, les premières secousses se sont fait sentir. La première floraison de Deus Ex Machina se produisait, et un Britannique expatrié en Californie, nommé Carpy, commençait à faire des vagues en construisant des cafe racers Honda CB750. Un peu plus tard, un autre anglais en Nouvelle-Zélande, appelé Chris, a eu l'idée d'un site web sur la moto custom. Pourtant, la plupart des gens dans mon pays restaient concentrés sur le MotoGP et les courses de World Superbike, les bike shows classiques ennuyeux et une scène chopper aussi laide qu'un match de rugby sur un champ de mines. On croisait les portraits robot d'Ewan McGregor et des clones de Charley Boorman et leur BMW Gelände-Strasse, aussi. Et maintenant, en un clin d'œil, voilà qu'on est depuis 13 ou 14 ans dans ce truc, et plus encore si vous étiez un lecteur de *Cafe Racer* depuis le numéro 1.

Alors tandis qu'on voit poindre ces nouveaux événements, il y a des gens, peut-être des profiteurs, qui pensent qu'il y a toujours plus de vie, de possibilités, de désirs pour cette scène. Ou du moins qui l'espèrent. Donc la longévité et le désir de continuer à rouler, à modifier, sont plus fortes que jamais. C'est bien. Je pense. ●

Bike Shed Show est entré dans une sorte d'ornière confortable, Wheels & Waves tient bon la rampe, mais ils n'ont rien ajouté de nouveau depuis l'incorporation du Swank Rally de Deus Ex Machina (pas qu'ils étaient obligés, d'ailleurs, l'événement a toujours beaucoup à offrir).

L'un des inventeurs du Wheels & Waves, Vincent, a continué d'innover et a co-créé Elektra Future, un événement de moto électrique à St-Tropez, mais où sont les autres innovateurs ? Y a-t-il une nouvelle génération prête à créer de super événements, ou bien je suis trop vieux et grincheux pour être branché sur ce qui se passe ? Où bien cette scène va-t-elle continuer à se nourrir d'elle-même jusqu'au moment où elle deviendra une simple photocopie des meilleures époques ? ●

# Vulcanet

company

## « SEULEMENT LE RÉSULTAT... »

Sébastien LOE

