

2001 Mon premier Nancy. *par Louis Varetto*

Il y a déjà quelques années que je voulais participer à Liège-Nancy-Liège. Comme je n'avais pas envie d'attendre d'avoir 60 ans, il me fallait une moto d'avant 1945 !.

Une réponse à une petite annonce dans la revue du club de Herve au printemps 1999 et me voilà propriétaire pour quelques bouchées de pain d'une magnifique (!?) Monet & Goyon 1930 à moteur Villiers 2 temps de 250 cc. Evidemment, il y avait du boulot pour qu'elle soit présentable. Elle était entièrement recouverte au pinceau d'une peinture noire et brun foncé, ce qui avait l'avantage d'avoir protégé la carrosserie et les restes de nickel de la corrosion. Le moteur n'était pas bloqué et possédait une certaine compression, tandis qu'une étincelle surgissait de la bougie après sollicitation du kick. Evidemment, pas le temps de restaurer cette semi épave pour le Nancy de 1999. J'y participai donc avec mon épouse comme accompagnant au guidon de mon scooter Aprilia 150 cc de 1998, pour voir.

Ambiance excellente, bonne organisation, une très belle randonnée qui m'encouragea à redoubler d'ardeur pour être prêt pour le Nancy de l'année 2000. Je passe sur les nombreux avatars (et le coût) de la restauration ; bref voici venu juillet 2000 et le premier coup de kick. Rien à faire, la pauvre ne consentait à éructer les restes de son mélange qu'après de longues poussettes sudoripares. En fait ma culasse n'était pas la bonne, bien qu'elle s'adapte parfaitement au cylindre, mais je ne le saurai qu'en avril 2001, grâce aux frères Gagnaire en France, spécialistes Monet & Goyon.

Donc, rebelotte pour le Nancy de l'année 2000 avec l'Aprilia. Malgré le mauvais temps, cette deuxième expérience fut de nouveau positive, ce n'était donc que partie remise avec la Monet & Guyon. Quelque peu découragé quand-même, je repris mes essais au printemps 2001, mais rien à faire, cette fichue bécane n'avancait pas, serrait son pauvre piston (neuf) à la moindre côtelette, jusqu'à ce que la cause principale soit découverte :culasse (d'un autre modèle (lequel, cela reste un mystère)). Comme je l'ai dit plus haut, une culasse venue de France remit les choses en ordre. Quelques réglages plus tard (je résume un peu car il m'a fallu beaucoup d'essais pour trouver les bons réglages du carburateur, de l'avance à l'allumage, réglable sur ce modèle, et du viseur de pompe à l'huile du graissage séparé fonctionnant grâce à la pression-dépression du carter, (une originalité du Villiers), je me retrouve le vendredi avant le départ du Nancy 2001 avec environ 500 km au compteur (de vélo) et une moto en rodage qui avance très lentement (je ne dépasse guère le 50 km/h car je crains le serrage ; le réalésage ayant été fait un peu juste, à mon avis). Faire 700 km en deux jours avec cet engin ? Mon épouse est très sceptique, elle me suivra en voiture.

Samedi matin, 07 H 04 min 20 sec, départ du n° 14 (c'est moi).

Les organisateurs ayant décidé de nous faire quitter Liège par la côte du Sait-Tilman, c'était déjà l'angoisse. Montée à 35 km/h en deuxième ; même Jacques Chandelon, le n° 15 me dépasse avec sa Monet & Goyon NF 350 qui est pourtant assez poussive dans les côtes. Au sommet...amorce de serrage, débrayage en catastrophe et manette des gaz à zéro, le moteur s'arrête. Refroidissement, cinq minutes d'arrêt et ça repart, molo molo sur la grande route et puis sur les petites routes sinueuses. Il n'y a pas de quoi s'embêter, lecture du road~ book, du compteur, coup d'œil sur le viseur d'huile et réglage de celui-ci (en fait je m'aperçu bientôt qu'avec les vibrations, la molette de réglage avait tendance à se refermer, mais heureusement, j'avais fait un trait au marqueur et toutes les dix minutes, je la tournais quelque peu), maniement du changement de vitesse au réservoir et de la commande des gaz par manette, ce qui était une nouveauté pour moi. C'est donc sans avoir vu passer le temps que j'arrivai au premier contrôle horaire, à Septon, au km 49 où Dany Gendarme me dit << Tu es juste dans les temps, vas-y, continue >>.

Je repars donc immédiatement pour une nouvelle étape, vers Saint-Hubert, au km 101. Roulant la plupart du temps seul, m'occupant de mes petits problèmes, malgré un deuxième serrage dans une forte côte je ne sais plus où j'arrivai sans encombre à Saint-Hubert, cette fois avec un peu d'avance. Et ça repart vers Sainte Marie, au km 164. Il va me falloir de l'essence. Avec deux demi-réservoirs de 5 litres que je ne peux pas remplir complètement sous peine de voir surgir deux fontaines par les trous d'aération (encore un problème à régler dans l'avenir), ignorant ma consommation, heureusement, mon épouse me suit avec un bidon de 10 litres. Mais à propos, où est-elle ? Je ne la vois plus derrière moi. Je m'arrête, me saisis de mon GSM et hèle mon assistance. En fait, m'étant momentanément trompé, elle me croyait derrière elle et m'attendait, alors que j'étais bien devant. Vive le GSM ! Je lui dis que je continue jusqu'à ce qu'elle me rattrape. Mais mine de rien, rattraper quelqu'un qui a dix km d'avance, même s'il avance lentement, ce n'est pas évident. Elle finit quand même par me rattraper, à la pompe d'essence un peu avant la frontière où je venais de faire le plein. Tant mieux, gardons les 10 litres en réserve pour la France où les pompes d'essences sont rares, n'acceptent que la carte bleue ou sont carrément fermées.

Arrivée à Sainte Marie pour le repas de midi. La chaise est moins confortable que ma selle, mais aussi nettement moins agitée. Finalement, l'absence de suspension arrière ne se fait pas trop sentir, je sens encore mes fesses. J'avale mon repas, pas mauvais, mais je n'ai pas tellement la tête à la gastronomie, 3/4 heures d'arrêt, ce n'est pas Byzance. Une petite inspection du véhicule, un peu s'enquérir des autres participants, j'apprends que Jacques Chandelon s'est arrêté à Hotton, un problème qu'il ne sera pas possible de régler. J'apprends aussi qu'il y a eu deux chutes, avec une épaule fracturée pour l'un, et des côtes cassées pour l'autre. Je n'ai rien vu, j'étais devant, mais il faut dire que certaines routes sont parfois grasses dans les sous-bois, malgré le temps sec. J'espère qu'ils vont se remettre rapidement. Pour moi, un après-midi sans histoire, 188 km vers Nancy.

La moto roule de mieux en mieux, je sens bien qu'elle se libère, soixante à l'heure à plat sans forcer sur les bonnes routes françaises, c'est presque le bonheur. A Nancy, je décide de renoncer au road-book et de me fier à la force, tel Luc Skywalker, pour trouver sans coup férir la place Stanislas, à 17H 30, un peu las, mais toujours là !

Un petit verre à une terrasse, il y a des Belges partout, en attendant la réception à la Mairie de Nancy. Très belle salle et très beau court discours du Maire adjoint qui nous promet une arrivée plus facile pour l'année prochaine. Mais moi, ce qui m'intéresserait, c'est surtout un départ plus facile vers l'hôtel. En effet, avec Michaël Dienne et quelques autres, nous quittons la place, confiants dans le road-book, pour y revenir quelques minutes après ! Que se passe-t-il ?

C'est marrant, mais les road-books, aussi bien faits soient-ils, quand on loupe une case, toutes les autres deviennent fausses ! Nous repartons, et c'est alors que la force m'abandonne, les motos s'éparpillent dans tous les coins ainsi que les voitures, dont celle de mon épouse qui me perd de vue dans la circulation et les sens uniques (qui sont en réalité plusieurs). Je me retrouve avec deux concurrents hollandais sur leur Ariel qui semblent savoir où ils vont. En fait, ils vont à la pompe d'essence Total qui est sensée se trouver à côté de l'Hôtel. Hélas, ce n'est pas la bonne pompe, ni le bon hôtel, nous sommes perdus, et en plus mon épouse ayant gardé ma veste, je n'avais plus ni GSM, ni portefeuille, ni rien Et moi qui venais de faire le plein en consommant le bidon de mon véhicule d'assistance.

Après quelques kilomètres dans Nancy, je crois reconnaître la montée vers l'hôtel, mais de nouveau, ce n'est pas la bonne montée. Alors, nous demandons notre chemin dans un snack, et le patron, très aimable, téléphone à l'hôtel. « Allo, l'hôtel Ariane » « Ah bon, c'est tout près de l'Auchan, pas du tout dans ce coin-ci ! » Alors, le patron demande à son serveur « Prends donc le Berlingot et conduis ces messieurs ».

Ah, le brave homme, dommage que je n'aie pas retenu le nom du snack, je lui aurais bien fait une petite publicité gratuite, bien que ça m'étonnerait fort qu'un lecteur de la revue que vous êtes en train de lire s'égare un jour de nouveau dans ce coin. Bref, nous suivons le Berlingot (une Citroën pour ceux qui l'ignoraient), mais je devrais plutôt dire les deux Ariels suivent le Berlingot, car pour ce qui me concerne, dans une côte, la hantise du serrage ménageant la manette de gaz, je finis par perdre tout le monde. Oh rage, oh désespoir, oh vieillesse ennemie (moto de 1930) n'aurais-je tant roulé que pour cette infamie ? Mais non, les voilà, sur la bretelle voisine, mais j'ai loupé la sortie. Demi-tour pour quelques centaines de mètres à rebrousse-bitume sur la bande des pneus crevés. Ouf, je suis sauvé. Quelques kilomètres plus loin, nous arrivons enfin à l'hôtel, il est 19H30. Encore merci à ce citoyen français inconnu. Michaël et les autres sont déjà là, probablement sous une douche réparatrice.

Une vieille moto, c'est vraiment bien, c'est comme les chaussures de ski, on est content quand on les met le matin, et on est content quand on les enlève le soir. Une bonne douche. un bon repas, un bon petit verre au bar et un bon petit dodo et ça repart. A six heures, Vincent Derdeyn, Roland Georges et Guy Lambert sont déjà dans la cour autour des motos, sans doute pour vérifier si elles ont résisté au petit orage furtif et nocturne dont seule une humidité résiduelle témoigne encore de la réalité. Le camion-balais est là, la gueule béante, avec des restes de motocyclettes coincés dans le gosier. Fuyons, me dis-je.

Dimanche, 7H 04 minutes 20 secondes, départ du n°14 (c'est toujours moi, je suis encore là mais pas encore las). Ayant consommé une bonne partie de mon essence dans ma visite involontaire des faubourg de Nancy, et ayant vidé le bidon de 10 litres situé dans le coffre de mon véhicule d'assistance connue je le racontai ci-dessus, nous nous étions promis, mon épouse et moi, de nous arrêter à la première pompe venue. En attendant, le moteur ronronne comme un chaton, pas de contrôle surprise en vue, un soleil encore bas sur l'horizon, environ soixante à l'heure sur des petites routes magnifiques et en bon état, c'est extra, *c'est extra, une selle de cuir comme un fuseau, qu'aurait du chien sans l'faire exprès* comme l'aurait peut-être chanté Léo Ferré dans les mêmes circonstances. Premier contrôle horaire dans un petit village endormi au km 43. Endormi, il ne le restera pas longtemps, certains échappements, dont le mien, n'étant pas des plus discrets.

Mais pourtant, sur les visages des autochtones, aucune animosité, la curiosité laissant la place à des sourires amusés devant ces vieilles bécanes témoins du temps passé. Deuxième tronçon vers Allamont au km 85 et troisième vers Pierrepont au km 145. Oui une pompe d'essence à l'horizon (elle est du reste indiquée sur le roadbook), un petit coup d'œil derrière moi, tout va bien, mon épouse suit, à quelques motos d'intervalle. Je bifurque pour me rendre à la pompe. Evidemment, aucun pompiste, remplacé par la carte bleue que je n'ai pas.

Mais il y a plus grave, mon épouse a chanté l'air « *vous qui passez sans me voir* ». En plus, mon GSM ne fonctionne pas en France. Mille milliards de mille sabords, mais calmons-nous, elle va m'attendre un peu plus loin. Et bien non, cette fois elle me croyait devant et j'étais derrière !. Roulant pour me rattraper, je ne la reverrai qu'au contrôle suivant que j'atteignis avec un réservoir à peine humide après trente kilomètre de hantise de la panne sèche, passablement énervé car les deux pompes renseignées sur le road book étaient fermées (L'année prochaine, je suggère de l'indiquer sur le road-book : par exemple, au km 121,23 après l'arrêt de bus, en face de la chapelle pompe à essence fermée ; comme ça, ceux qui veulent de l'essence sauront que la pompe est là mais qu'elle est fermée, génial non ?).

Au contrôle de Pierrepont, je n'ai donc plus d'essence et le bidon de réserve est vide. Heureusement, Roger Buchet consent à se séparer de 5 litres de son précieux mélange, caché dans le coffre de la voiture de Denise. Encore merci à eux. En route pour la dernière étape du matin Sainte Marie au km 185. Tout va bien à présent. mais le moteur commence à émettre un bruit bizarre, comme deux métaux qui frottent l'un sur l'autre. Un coup d'œil au viseur d'huile, que j'ouvre en grand pour en donner une bonne goulée car en cas de manque à ce niveau les longues bagues en bronze du vilebrequin ne sont plus lubrifiées. Ce chuintement persistera pourtant jusqu'à l'arrivée à midi. Une inspection rapide révélera la perte d'un écrou qui maintient le carter de chaîne primaire. C'est celui-ci qui frotte contre le volant d'inertie. Ouf, ce n'était que ça. Le problème est vite réglé par le démontage de la patte et le placement d'un attache-tout doublé d'un fil de fer. ce qui m'a quand même pris plus de vingt minutes, lavage des mains (sommaire) compris.

Un peu plus loin, on s'acharne sur l'autre Monet & Goyon qui avait passé la nuit à Sainte-Marie, mais elle ne repartira pas. Jacques Chandelon me fait un signe explicite, celui de jeter un carburateur au bac. J'ai de la peine pour lui et j'en profite pour saluer ici les malheureux qui ont dû abandonner et passer involontairement une partie de cette magnifique épreuve dans une voiture ou dans le camion-balais. Ce sont les aléas de la course (oui, je sais j'exagère un peu, ce n'est pas vraiment une course, mais enfin j'ai l'impression que c'en est une, car je dois manger en vitesse pour ne pas repartir trop en retard).

Heureusement, mon épouse se charge du ravitaillement en essence, heureusement on est en Belgique, et si les routes sont mauvaises, les pompes à essence sont bonnes. C'est maintenant le retour vers Liège, avec un premier contrôle à Sprimont au km 241.

Mon épouse me quitte pour aller chercher Denis, mon petit garçon de 4 ans et demi et me retrouver à Tilff. Depuis que j'ai mis des numéros sur ma moto pour la circonstance, il a décrété que j'avais une moto de course, et il voulait absolument voir son papa sur sa moto de course. A faire le bruit qu'elle fait, avec les numéros qu'elle a, elle doit aller très vite ma moto de course, surtout que j'avais même un numéro sur le ventre et un sur le dos, ce qui me transformait automatiquement en papa de course (il ne sait évidemment pas que la vitesse maximum affichée sur mon compteur depuis le départ est de 74 km/h, et encore dans une descente), laissons-lui encore quelques années ses illusions sur son papa et son bolide fendant l'air. Le reste du trajet se fit sans problème, avec des pointes à plus de 70 km/h (!) à plat (sur le catalogue de 1930, la vitesse maximum de la Monet & Guyon 3 CV type AS Superconfort est de 90 km/h, mais je ne veux surtout pas casser tout si près du but).

Arrivée au musée des transports à Liège au km 347. Fatigué, mais content d'avoir terminé. Une dernière étape de 25 mètres en passant par le podium et puis deux ou trois crapuleuses bières au bar où on retrouve les copains pour se raconter les nombreuses anecdotes du jour et de la veille. Avec Michaël, on décide de se rendre en moto à l'hôtel de ville, ce n'est pas tous les jours qu'on peut se garer dans la petite cour en passant par le sens unique sous le regard bienveillant des policiers.

Un discours court de l'échevin Mievis et puis la remise des prix. Je termine deuxième de la classe 4 et reçois avec surprise le prix Gauvry pour la restauration de ma moto. Que voulez-vous de plus ?

Le seul problème est de ramener la coupe qui pèse plusieurs kilos. C'est Robert Bastin qui s'en chargera aimablement, non pas sur sa Nimbus mais dans sa voiture qu'il est allé rechercher entretemps. Voici donc une vision, certes très parcellaire, vue de ma tranchée comme on dit, de cette belle épreuve. Avec une moto moderne, comme accompagnant, il s'agit d'une balade, mais avec une vieille moto et en désirant rester dans les temps, il s'agit bien d'une épreuve, avec ses difficultés particulières et par conséquent ses satisfactions particulières. A rouler sans péril, on arrive sans gloire, pourrait-on dire.

Je ne voudrais pas terminer ce petit récit sans saluer le travail d'Henri Bovy et de toutes les personnes qui ont consacré leur temps à cette organisation. A part quelques petites erreurs sur le roadbook, mais finalement qui n'en ferait pas avec tous les carrefours, les églises, les arrêts de bus, les miroirs, et même les pompes à essence que l'on peut rencontrer sur 700 km, et puis ça fait partie du jeu, l'organisation était parfaite. Encore vraiment merci.

Tout ce que j'espère, c'est que le Nancy restera cette épreuve spéciale et unique qu'elle a été jusqu'à présent.

*Louis Varetto*