



POUR L'ENTHOUSIASTE HARLEY-DAVIDSON® DEPUIS 1916
ÉDITION CANADIENNE ♦



2016
HIVER

✦ 6,99 \$ CAN

RALLYES HOG® 2016 : AVENTURES À L'HORIZON

48 HEURES À MONTRÉAL

PILGRIM ROAD





NOUS AVONS TENDANCE À IGNORER LA NORMALITÉ. NOUS FAISONS DES CHOSES COMME FABRIQUER UNE MOTO À LA SILHOUETTE EFFILÉE EQUIPÉE DE PNEUS SURDIMENSIONNÉS ET D'UN GROS MOTEUR. LA TOUTE NOUVELLE MOTOCYCLETTE FORTY-EIGHT®. SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE MODIFIÉE, JANTES EN ALLIAGE, RÉSERVOIR PEANUT, GROUPE MOTEUR NOIR ET ABS EN OPTION. LOGIQUE.

VÔTRE À PARTIR DE 12 999 \$*. H-D.COM/FORTYEIGHT

*Le prix indiqué est le PDSF pour une motocyclette Harley-Davidson Forty-Eight® 2016. Le concessionnaire peut vendre pour moins.
©2015 H-D ou ses filiales. Harley-Davidson, Harley, H-D et le logo Bar and Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC.

**COMME SI LA NORMALITÉ
AVAIT DU SENS.**



Ta route. ton choix

32

» Rubriques

- 6 LE MOT DE BIENVENUE**
Le vaste univers du HOG®
- 7 LA PAROLE EST À VOUS**
Des lettres de nos membres
- 9 LA BOUTIQUE**
- 10 DES NOUVELLES DU MONDE ENTIER**
Roi des Streets; Une H-D® V-Twin 1927 vendue à l'encan pour plus de 600 000 \$
- 14 DANS LES COULISSES**
Une vue inoubliable : quelques membres du Chapitre Toronto font une pause pour admirer la vue imprenable sur le lac Huron à Sauble Beach, ON
- 16 LA GALERIE**
Des photos sur le vif

Sur la page couverture :

Le nouveau modèle Harley-Davidson Forty-Eight® 2016 (modèle américain).



45 L'ARRIÈRE-BOUTIQUE

46 LE GARAGE

Parce qu'il est impossible d'y échapper : la conduite en montagne exige des compétences particulières

Noir sur blanc : une moto pilote capable d'assombrir les dunes de sable blanc du Nouveau-Mexique

50 RANDONNÉES DE RALLYES

Les rallyes HOG® 2016 en Amérique du Nord

52 ENTHOUSIASTES

Voici Ron Lokaisingh, Chapitre Toronto

54 RÉCITS DE RANDONNÉES

Une randonnée dans la Forêt-Noire : frissons garantis dans les cols les plus élevés des Alpes

Une escapade petit budget : deux jours, trois États et plus de 1 200 kilomètres pour moins de 100 \$

La prise du drapeau : un chapitre albertain joue fraternellement un tour à un autre

Tout ou presque rien : deux motocyclistes comparent leurs stratégies de camping à la dure

Le Grand Nord : 42 jours de routes, de températures et de vues extrêmes

Il était une randonnée : des motocyclistes de Halifax hantent les rues en compagnie d'une escorte policière

66 ARCHIVES

Avant le commencement : d'anciens documents font la lumière sur la « préhistoire » de la Motor Company

38



52

» Articles de fond

22 48 HEURES À MONTREAL SUR LA NOUVELLE FORTY-EIGHT®

Texte et photos :
Dustin A. Woods

28 PLEIN FEUX SUR LE DESIGN

Deux stylistes nous parlent
des nouvelles motos Iron
883™ et Forty-Eight®

32 PILGRIM ROAD

Bienvenue au temple
du couple

Texte : Charles Plueddeman
Photos : Brad Chaney

38 LES HIGHWAY RUNAWAYS

Cinq jeunes motocyclistes
– des femmes – se sont
mises en route depuis
Brooklyn, NY, pour suivre
les traces de pneus
d'Effie Hotchkiss



L'univers du motocyclisme

est vaste et il commence littéralement au bout de votre entrée de cour. Il y a beaucoup de chemin à parcourir, mais c'est ce qui le rend si amusant.

● **Matt King,**
rédacteur en chef

Le vaste univers du HOG®

Est-ce que le temps s'est refroidi chez vous? Ici, à Wilwaukee, ça y est et c'est le signal que les jours raccourcissent et que la saison de motocyclisme tire à sa fin. C'est le même scénario chaque année. Quand le mercure descend et que les premiers flocons de neige font leur apparition, les motos cherchent refuge dans le garage.

Bien sûr, il y a quelques braves qui se refusent à baisser les bras et qui enfourchent leur moto dès que, par miracle, l'hiver nous accorde un peu de temps doux, mais la plupart d'entre nous profitent des mois les plus froids de l'année pour recharger en quelque sorte nos batteries et commencer à concocter des plans pour la prochaine saison de motocyclisme, que ce soit de finir enfin un projet de monture mis de côté ou de préparer l'itinéraire le voyage que nous nous sommes promis de faire avant la fin de nos jours. Ce n'est pas parce que notre moto est remise que nous cessons d'être un motocycliste.

Un excellent point de départ pour la planification de votre saison de motocyclisme 2016 est la carte des événements HOG® se trouvant aux pages 50 et 51. Vous y trouverez notamment les dates des cinq rallyes HOG canadiens officiels – du Nouveau-Brunswick à la Colombie-Britannique – ainsi que celles de tous les rallyes HOG aux États-Unis et ils sont nombreux! C'est d'ailleurs une invitation ouverte à chacun de rallyes à travers la planète qui est adressée à tous les membres, peu importe la province, l'État ou le pays où ils ont élu domicile, mais nous tenons tout particulièrement à ce que nos membres au Canada et aux États-Unis considèrent tout le continent comme leur cour arrière.

Oui, l'éventail des rallyes HOG est vaste, d'est en ouest et du nord au sud, tout comme le choix des trajets à parcourir et des activités à faire. Il y a des rallyes concentrés en ville, en banlieue ou à la campagne, au milieu de nulle part, et des rallyes d'un point à un autre. Que vous ayez envie de revoir de vieux amis, de vous en faire de nouveaux ou de rouler sur de nouvelles routes en quête de nouvelles aventures, il y a un rallye HOG qui saura répondre à vos attentes. Les rallyes HOG sont aussi variés que les parcours qu'ils proposent et les motocyclistes qui y participent, mais il y a une constante sur laquelle vous pourrez toujours compter : un accueil chaleureux et la compagnie de gens qui partagent votre passion pour le HOG et pour Harley-Davidson.

Si vous rêvez déjà d'un temps plus clément, un événement d'envergure à mettre sur votre liste pour 2016 est la Daytona Bike Week (5 au 12 mars). Ce sera le 75^e anniversaire de ce rallye l'an prochain et, s'il ressemble un tant soit peu à l'édition 2015 de Sturgis, vous ne voudrez pas le rater. Comme d'habitude, le HOG sera présent et déroulera le tapis rouge pour ses membres.

Restez à l'affût de hog.com et du cyberbulletin Hotwire! pour en savoir plus sur Daytona et tous les autres événements au cours des prochains mois et de l'année qui vient. L'univers du motocyclisme est vaste et il commence littéralement au bout de votre entrée de cour. Il y a beaucoup de chemin à parcourir, mais c'est ce qui le rend si amusant.



LE CHOIX DU RÉDACTEUR CAP SUR LA PISTE CABOT

L'article sur « Le top 10 des randonnées d'automne dans l'est du Canada » [numéro Automne 2015] a été pour moi toute une source d'inspiration. Après m'être documenté plus à fond sur la piste Cabot au cap Breton, NS, j'ai décidé d'enfourcher ma moto et d'y aller. Quelle randonnée extraordinaire! Les routes sinueuses et les vues grandioses sont sidérantes. Et je n'ai jamais mangé d'aussi bons fruits de mer de ma vie! J'ai hâte de lire d'autres articles inspirants sur les meilleurs trajets que notre pays a à offrir aux motocyclistes.

Martin Jones, par courriel



RESTER AU FRAIS

J'ai lu l'article de Mike Zimmerman sur « La thermorégulation et vous » dans le numéro Automne 2015 et j'aimerais ajouter mon grain de sel. J'ai essayé cela cet été au cours d'une randonnée de chez moi dans le nord-ouest du Wisconsin jusque dans la région des Sandhills au Nebraska en passant par l'Iowa. J'ai acheté pour environ 20 \$ un sac d'hydratation. Le mien contient 1,5 litre d'eau et je le porte sous mon blouson en cuir. Il comprend un tube

qui repose sur mon épaule et me permet de boire en tout temps pendant la randonnée; en plus, le sac-gourde m'aide à rester au frais. J'ai roulé une journée à une température de 100 °F (37 °C), puis je suis allé me promener à pied après m'être enregistré à l'hôtel à Valentine, NE. Je suis heureux de vous signaler que mon Electra Glide 2008 et mon sac d'hydratation ont performé au max.

Bill Burnham

Shell Lake, Wisconsin

POUR LE PARTAGE

À mon avis, la plupart des gens qui sont contre la circulation interfiles croient que c'est dangereux alors que rien ne le prouve. Si la remontée de la file aide à alléger la congestion routière, alors je crois qu'on devrait l'encourager. Un conseil pour ceux qui sont contre parce qu'ils n'aiment pas voir quelqu'un éviter un embouteillage pendant qu'ils sont assis dans leur voiture : procurez-vous une moto!

Dan Batker

Grand Marsh, Wisconsin

J'ai 72 ans et je fais de la moto depuis 52 ans. Il y a un conseil que je donne toujours : ne vous mettez jamais, ni vous ni votre moto, à un endroit où les gens ne s'attendent pas à vous voir. C'est ce qui arrive quand on se faufile pour remonter la file. Je n'ai jamais été impliqué dans un accident de moto et j'espère ne jamais l'être. Même si cela exige de la patience, pas de circulation interfiles pour moi.

Hiram Kelsey

Southington, Connecticut

Nous sommes toujours heureux de vous lire. Veuillez faire parvenir vos lettres et commentaires (max. de 100 à 150 mots) à editor@hogmagazinecanada.com en prenant soin d'écrire « La parole est à vous » dans la ligne objet et d'indiquer vos nom, numéro de téléphone et adresse de courriel. Nous nous réservons le droit de réviser vos textes pour des raisons de longueur et de clarté.



HOG® MAGAZINE CANADA EST PUBLIÉ PAR HARLEY-DAVIDSON CANADA LP ET LE HARLEY OWNERS GROUP™.

FAITES-NOUS PARVENIR VOS ARTICLES À :
EDITOR@HOGMAGAZINECANADA.CA

HOGMAGAZINECANADA.CA

HOG® MAGAZINE CANADA REPREND DES SECTIONS PROVENANT DES ÉDITIONS AMÉRICAINE, DE LA RÉGION EMA ET AUSTRALIENNE/NÉO-ZÉLANDAISE DE HOG® MAGAZINE.

PRODUCTION, DESIGN ET VENTES :



WWW.FRESHAIRPUBLISHING.CA

MATT KING RÉDACTEUR EN CHEF
GORDIE BOWLES RÉDACTION ET PRODUCTION
KAT MORGENROTH DESIGN
CHRISTINA NEWBERRY RÉVISEUR
DUSTIN WOODS RÉDACTEUR PRINCIPAL
DENYSE DEMERS TRADUCTION
TYLER HUNT CONCEPTION WEB
PAUL SOLOVYOV PROGRAMMEUR

Veillez adresser toute demande de renseignements au sujet de la publicité à

INFO@FRESHAIRPUBLISHING.CA

Vous êtes précieux pour nous. Conduisez prudemment, en respectant les autres et la loi et en tenant compte de vos aptitudes. Portez toujours un casque approuvé, des lunettes appropriées et des vêtements de protection et exigez-en autant de votre passager. Ne conduisez jamais si vos facultés sont affaiblies par l'alcool ou des drogues.

Familiarisez-vous avec votre moto Harley® en lisant attentivement le guide du propriétaire de la première page à la dernière. HOG® Magazine Canada est publié à chaque trimestre par Harley-Davidson Canada LP et le Harley Owners Group™. Pour des raisons diverses, certains renseignements dans ce numéro sont susceptibles de changer.

Aucune section de cette publication ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite de Harley-Davidson Canada LP et du Harley Owners Group™.

En soumettant un document, vous accordez sans condition à la Harley-Davidson Motor Company, à Harley-Davidson Canada LP, au Harley Owners Group™ ainsi qu'à leurs compagnies affiliées le droit, la permission et l'autorité d'utiliser votre nom et le nom de votre ville de résidence et d'utiliser, de réutiliser, de publier ou de republier toute photographie ou image de vous, y compris tout propos que vous tenez, dans HOG® Magazine Canada ou hog.com, sans rétribution ou compensation de quelque nature que ce soit. En outre, vous cédez de manière irrévocable tout droit, réclamation ou motif d'action que vous pourriez avoir à l'encontre de la Harley-Davidson Motor Company, de Harley-Davidson Canada LP, du Harley Owners Group™ ainsi que de leurs compagnies affiliées pour un dédommagement, un libelle ou une atteinte à la vie privée ou toute autre responsabilité de quelque nature que ce soit. Le Harley Owners Group™ se réserve le droit de réviser les articles pour des questions de contenu, de longueur ou de clarté. À l'achat de toute moto Harley-Davidson® neuve chez un détaillant Harley-Davidson® canadien autorisé, vous devenez membre, gratuitement et pendant un an, du HOG.

Quand vous conduisez, portez toujours un casque protecteur. Conduisez prudemment. Distribution exclusive au Canada par Harley-Davidson Canada LP. Pour trouver le détaillant Harley-Davidson® canadien autorisé le plus proche, visitez le www.harley-davidson.com dès aujourd'hui. © 2015 H-D ou ses compagnies affiliées. Tous droits réservés. H-D, Harley, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC. Imprimé au Canada.

LES EXPERTS DU ROAD TRIP

Roulez jusqu'à nous et obtenez 10 % sur le tarif d'une chambre. Vous obtiendrez des points de boni à échanger contre des nuitées gratuites.*



POUR DEVENIR MEMBRE DU PROGRAMME RIDE REWARDS® DE BEST WESTERN OU POUR FAIRE UNE RÉSERVATION, RENDEZ-VOUS À BESTWESTERN.COM/HOG OU APPELEZ AU 1-888-292-2453.

Quelque 1600** hôtels Best Western de par le monde offrent des aires de stationnement et des postes de lavage réservés aux motocyclettes.

*Certaines restrictions s'appliquent. Voir bestwesternrewards.com pour connaître toutes les modalités. **Ce nombre est approximatif et peut fluctuer. Chaque hôtel de la marque Best Western® est individuellement exploité par un propriétaire indépendant. Harley-Davidson, Harley, H-D, le logo formé d'un bouclier et d'une barre et H.O.G. comptent parmi les marques de commerce de H-D U.S.A., LLC. Best Western et les marques Best Western sont des marques de service ou des marques de service déposées de Best Western International, Inc. ©2015 Best Western International, Inc. Tous droits réservés.

LA BOUTIQUE

HIVER 2016

NOUVELLES

H-D® India nomme un nouveau directeur

Roi des Streets

Une H-D® V-Twin 1927 vendue à l'encan pour plus de 600 000 \$

DANS LES COULISSES

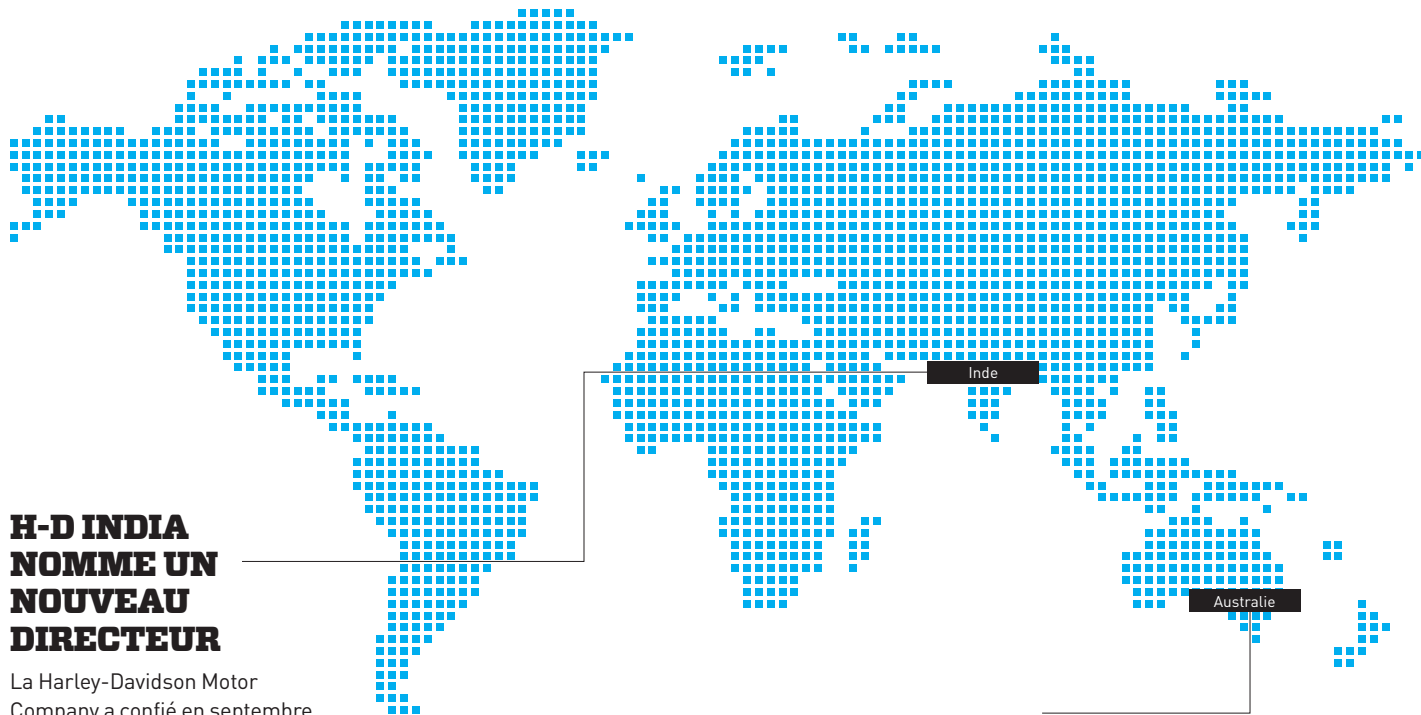
Une vue inoubliable

LA GALERIE

Des photos sur le vif



Le nouveau modèle Iron 883™ 2016



H-D INDIA NOMME UN NOUVEAU DIRECTEUR

La Harley-Davidson Motor Company a confié en septembre à Vikram Pawah la direction de ses activités en Inde. Il remplace Anoop Prakash, qui a quitté l'Inde pour occuper le poste de directeur général de Harley-Davidson Canada. Pawah sera à tête de l'équipe de haute direction responsable des ventes, de la gestion du réseau de détaillants, du marketing, du service à la clientèle et des activités d'exploitation en Inde en vue d'étendre la présence de l'entreprise dans ce pays, a expliqué Harley-Davidson dans un communiqué. Pawah possède une feuille de route éloquent, soit plus de 24 ans d'expérience, dont 21 chez Honda en Inde et en Australie.

ROI DES STREETS

Les rois ont été couronnés. Alex Stewart de Yellowstone Harley-Davidson à Belgrade, MT, peut maintenant se vanter d'être le premier « Custom King » américain. Stewart et son



équipe ont construit la moto personnalisée gagnante, le « Board Track Racer » de la prochaine génération, dans le cadre du premier concours des Customs Kings de Harley-Davidson.

Comme on pouvait le lire dans le numéro de juillet de Hotwire!, Léo Harley-Davidson s'est vu remettre en juin à Montréal la couronne du Roi des Streets. La note totale a été établie en combinant les évaluations des juges – des personnalités fort connues – et les votes de plus de 30 000 consommateurs. Tous les participants s'étaient vu

octroyer un budget de 7 500 \$ et six semaines pour créer leurs montures personnalisées.

Les finalistes en compétition pour le titre suprême étaient :

FINALISTES AMÉRICAINS

1. Brian's Harley-Davidson, Langhorne, PA
2. Harley-Davidson of Macon, Macon, GA
3. Harley-Davidson of Scottsdale, Scottsdale, AZ
4. Lake Shore Harley-Davidson, Libertyville, IL
5. Loess Hills Harley-Davidson, Pacific Junction, IA

FINALISTES CANADIENS

1. Léo Harley-Davidson, Brossard, QC
2. Mile 1 Harley-Davidson, Mt. Pearl, NL
3. Redline Harley-Davidson, Saskatoon, SK
4. Longley Harley-Davidson of Peterborough, Peterborough, ON
5. Trev Deeley Motorcycles, Vancouver, BC
6. Harley-Davidson of Edmonton, Edmonton, AB

UNE MOTO H-D® V-TWIN DE 1927 SE VEND PLUS DE 600 000 \$

Près de 90 ans après sa construction, une moto de course Harley-Davidson® FHA 8-Valve V-Twin 1927 a été adjugée à un Australien dans une vente aux enchères à Melbourne pour la somme de 634 000 \$ CA.

La moto rouillée de couleur vert pâle, qui a été pilotée pour la dernière fois dans une course dans les années 1940, était remise depuis 50 ans. À l'époque, on en avait fabriqué moins de cinquante et seules quelques motos de course Harley-Davidson de 1000 cm³ équipées de huit soupapes existent encore dans leur état d'origine.



LA CIRCULATION INTERFILES D'ACCORD *OU* PAS?

NOUS AVONS VOULU SAVOIR :

Ce n'est légal pour les motos qu'en Californie, mais la circulation interfiles est un sujet d'actualité presque partout. Ceux qui sont pour disent qu'elle réduit la congestion et permet aux motocyclistes de rester mobiles (et donc à l'abri du danger). D'autres doutent qu'elle soit sécuritaire et soutiennent qu'elle ne fait pas une bonne réputation aux motocyclistes. Et vous, qu'en pensez-vous?

VOUS AVEZ RÉPONDU :

Tout ce qui aide à la fluidité de la circulation est logique. Trop d'accrochages se produisent dans des « parcs de stationnement mobiles ». Il faut retirer le motocycliste de là. – KEN S. ... **La circulation interfiles, c'est comme rouler dans un mélangeur en marche. Pourquoi confier sa vie à des automobilistes distraits? –MATT L.** ... Je ne remonte pas la file à 110 km/h. J'avance lentement et prudemment, de façon cohérente, de manière à dépasser la congestion. –SAMUEL B. ... **C'est peut-être légal, tout comme le saut du haut d'un silo de 30 mètres. Les deux sont, à mon avis, hasardeux.** –LEE C. ... Il y a de nombreux facteurs à considérer; il faut être dans la situation pour juger si on devrait le faire ou non. –PERRY M. ... **Ce qui m'inquiète, ce n'est pas moi; ce sont les automobilistes stupides.** –TOM R. ... C'est peut-être une manœuvre dangereuse pour certains, mais les statistiques démontrent que la circulation interfiles est sécuritaire. Si l'agacement suffisait à rendre quelque chose illégal, alors la liberté n'aurait aucun sens. –DAN G.

61%

La circulation interfiles prudente est sécuritaire



39%

Cela ne vaut pas le risque



LA SUPERAUTOROUTE DE L'INFOLOISIRS

Voici quelques conseils pour tirer pleinement parti du système d'infofoisirs H-D® Projet Rushmore.

APPRIVOISEZ-LE

Votre système est conçu pour vous permettre une utilisation facile et intuitive tout en conduisant. Mais la route n'est pas l'endroit où faire votre apprentissage. Prenez le temps qu'il faut pour vous familiariser avec le système et ses contrôles dans un lieu sûr, comme dans votre allée de garage. Mieux vous connaîtrez les boutons et

les commutateurs, plus vous pourrez garder vos yeux sur la route.

DÉVELOPPEZ VOTRE DEXTÉRITÉ DIGITALE

Il y a deux façons de faire une sélection : sur l'écran tactile ou avec le levier à boule (actionné par votre pouce de la main droite). Quand vous êtes arrêté, la façon intuitive et simple de

procéder, c'est d'utiliser l'écran tactile, mais il est important aussi d'apprendre à se servir du levier à boule parce que, lorsque vous roulez, vous pourrez garder les deux mains sur le guidon.

RESTEZ À JOUR

Vous profiterez au maximum de votre système d'infofoisirs du Projet Rushmore si vous effectuez les mises à jour de son logiciel.

1. Voyez quelle version du logiciel vous utilisez en ce moment en sélectionnant Home > Setup > System > Information > Software (Accueil > Configuration

> Système > Renseignements > Logiciel) dans le menu de votre moto Projet Rushmore.

2. Vérifiez s'il y a des mises à jour au h-d.com/boom. Cliquez sur « Check It » sous « Software Updates ».

3. Si une mise à jour est indiquée, vous pourrez télécharger et installer le logiciel à l'aide d'une clé USB (suivez les directives figurant sur le site h-d.com/boom ou dans votre manuel du propriétaire Boom!™ Audio) ou passez chez un détaillant Harley-Davidson® autorisé avec votre moto afin qu'on le fasse pour vous.

LANCEMENT DE LA RIDING ACADEMY AU CANADA



Une première : formation pour les nouveaux motocyclistes chez deux détaillants albertains

Oui, « tout roule dans l'huile » pour les deux détaillants canadiens, Kane's (Calgary) and Edge (Lloydminster) qui, après 12 mois d'efforts, ont lancé récemment le cours pour les nouveaux motocyclistes de la Harley-Davidson® Riding Academy, une première au Canada. Travaillant en étroite collaboration avec le ministère des Transports de l'Alberta, les moniteurs de la HDRA sont accrédités par la province et H-D Canada est titulaire d'un permis d'une école de conduite en Alberta. En dépit des conditions météo difficiles qui sévissaient lors du premier cours (les élèves ont bravé des températures de 4 °C), les nouveaux motocyclistes se sont amusés comme des fous tout en apprenant à maîtriser leur Harley-Davidson® Street 500.

La saison de motocyclisme est peut-être terminée au Canada pour cette année, mais les détaillants ont très hâte au printemps, car ils sont très bien équipés pour assurer la formation d'autres nouveaux motocyclistes dès le retour des beaux jours.

LES MOTOS DE CROISIÈRE À LA UNE

La puissance des modèles de croisière

Les pilotes de motos de croisière à la recherche de puissance optimisée ont vu leurs rêves se réaliser. Pour 2016, Harley-Davidson offrira le moteur Twin Cam 103™ à haut rendement de série sur tous les modèles Softail® et Dyna® (à l'exception de la Street Bob®). Les modèles Softail Slim® S et Fat Boy® S héritent, pour leur part, du moteur Twin Cam 110™. Mis au point pour fournir une puissance maximale au bon moment, le Twin Cam 103™ à haut rendement offre une accélération et une performance de dépassement exceptionnelles : autrement dit, une amélioration que vous ressentirez lors de chacune de vos escapades.

CARTE-CADEAU HARLEY-DAVIDSON MAINTENANT DISPONIBLE AU CANADA

Vous ne savez pas quoi offrir à l'enthousiaste de Harley-Davidson sur votre liste? Harley-Davidson Canada lance une nouvelle carte-cadeau qui arrive à point nommé pour les Fêtes. Ainsi les consommateurs canadiens pourront acheter, chez les détaillants participants d'un océan à l'autre, le nombre de cartes-cadeaux qu'ils désirent; leurs montants varient entre 5 \$ et 500 \$. La nouvelle carte-cadeau H-D™ ne sera acceptée que chez les détaillants participants ici au Canada. Votre détaillant se fera un plaisir de vous donner de plus amples détails.



HARLEY® À L'ÉCRAN (V-ROD®)

Harley-Davidson V-Rod Muscle®, dans *Iron Man 3*, 2013
 Harley-Davidson V-Rod®, dans *Entourage*, 2004-2011
 Harley-Davidson V-Rod 1130, dans *X-Men: The Last Stand*, 2006
 Harley-Davidson V-Rod Night Rod® Special, dans *Sin City: A Dame to Kill For*, 2014

BAR
AND FOOD

**IL PARAÎT QUE L'ARGENT
EST LA SOURCE DE TOUS
LES MAUX.**



8 099 \$* POUR UN MOTEUR REVOLUTION X™ REFROIDI AU LIQUIDE, UN CADRE ÉTROIT, UNE TENUE DE ROUTE AGILE, UN CARÉNAGE D'INSPIRATION CAFÉ RACER, ET UN NOUVEAU SYSTÈME DE FREINAGE PERFORMANT POUR VOUS FRAYER UN CHEMIN À TRAVERS LE RÉSEAU URBAIN, C'EST PLUTÔT BIEN. LA MOTOCYCLETTE HARLEY-DAVIDSON STREET® 500.

IL N'EST PAS NÉCESSAIRE D'ÊTRE SAGE POUR AVOIR CE QUE L'ON SOUHAITE. PASSEZ NOUS VOIR AUJOURD'HUI.



Tu route, ton choix

*8 099 \$ est le PDSF pour une motocyclette Harley-Davidson Street 500® 2016 dans la couleur Vivid Black. Le modèle illustré est une motocyclette Harley-Davidson Street® 750 dans la couleur Vivid Black avec un PDSF de 8 899 \$. Le prix et la disponibilité peuvent varier d'un concessionnaire à l'autre, veuillez consulter votre concessionnaire pour plus de détails. Ceci n'est pas une offre de financement. ©2015 H-D ou ses filiales. Harley-Davidson, Harley, H-D et le logo Bar and Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC.



UNE VUE INOUBLIABLE

Quelques membres du Chapitre Toronto font une pause au cours de l'édition 2015 du Rallye provincial HOG d'Owen Sound pour admirer la vue imprenable sur le lac Huron à Sauble Beach, ON, situé dans section sud de la péninsule Bruce. Classé deuxième à l'échelle mondiale parmi les plages de lac d'eau douce les plus longues, l'endroit attire les ornithologues amateurs, les golfeurs, les pêcheurs et, bien sûr, les motocyclistes de la région.

Photo : Dan Lim

to
BEACH



LA GALERIE DES MEMBRES



VOUS VOULEZ PARTAGER VOS PHOTOS ? Veuillez envoyer des fichiers d'au moins 2 Mo à une résolution de 300 PPP à : editor@hogmagazinecanada.com



1. La photographe **Alicia Riley** a capté sur le vif ce moment spectaculaire de la vie de Wade Rebelo à côté de sa moto Road King® 1998 sur l'île Manitoulin.



2



3



4



5

VOUS VOULEZ PARTAGER VOS PHOTOS ? Veuillez envoyer des fichiers d'au moins 2 Mo à une résolution de 300 PPP à : editor@hogmagazinecanada.com



2. Kent Ward de Longue-Pointe-de-Mingan, QC, pendant un voyage au Mexique.

3. Dan Bryden parti chercher un café par une belle journée de juin 2015 en Saskatchewan.

4. Craig Stephenson de St. John's, NL, au cours d'une randonnée printanière au cap Spear.

5. David Seebach venu chercher la moto XG750 Street® 2015, le prix de présence qu'il a gagné au cours de la Canada's 911 Ride de 2015.

6. Gilles Laroche de Ste-Julie, QC, et Marcel Bonneau de St-Hyacinthe, QC, à moto sur la Tail of the Dragon en septembre 2015.



6



7

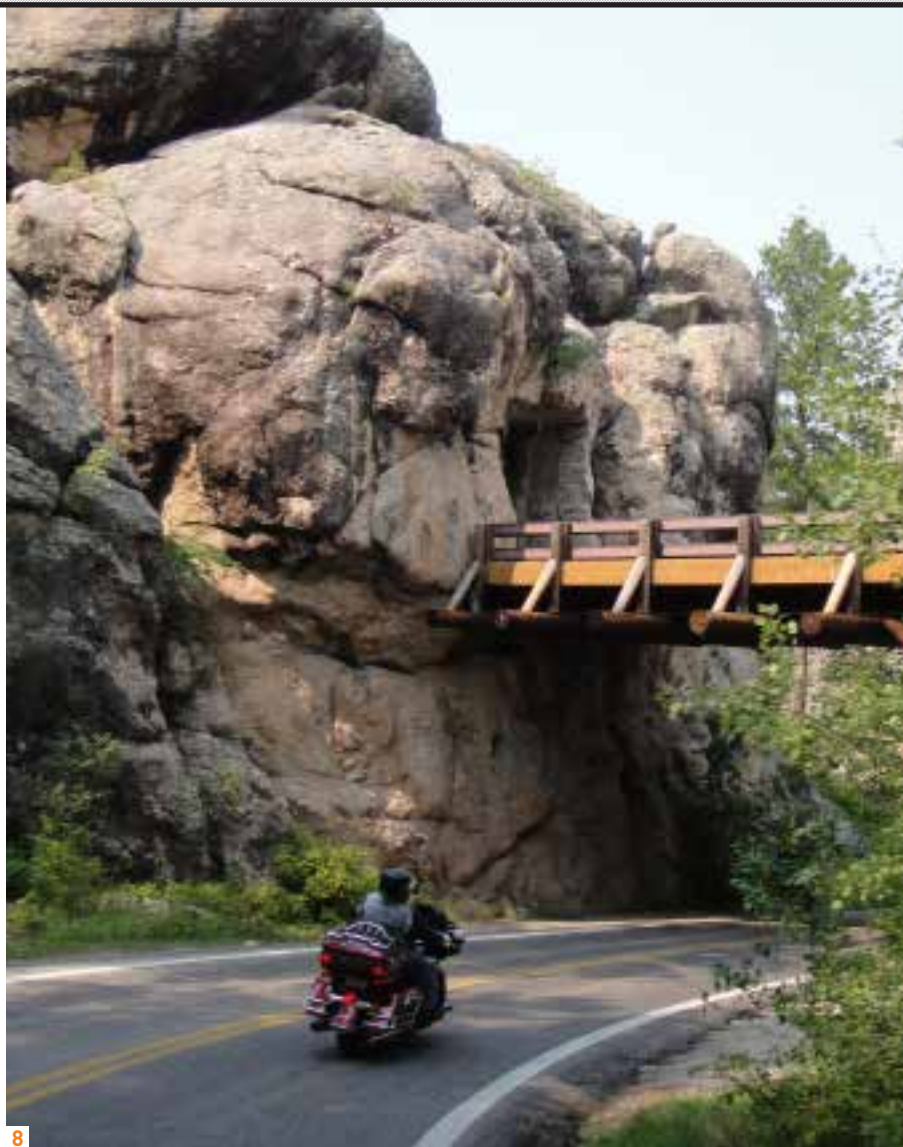


9



10

VOUS VOULEZ PARTAGER VOS PHOTOS ? Veuillez envoyer des fichiers d'au moins 2 Mo à une résolution de 300 PPP à : editor@hogmagazinecanada.com



8

7. Selon **Karen Noonan** de Summerside, PE, son mari, **Gary Noonan**, sur cette photo, est un membre à vie mordu absolu de Harley.

8. **Tony Budkowski** et son amie, **Vicky**, au cours d'une virée de l'Ontario au Wyoming, en compagnie de deux autres groupes.

9. **Marc Tremblay** et un ami à moto sur la Tail of the Dagon en 2015.

10. **Colette Schaller-Beaton** mérite d'être citée : « Je me sentais vieille à 50 ans, mais c'est là que j'ai décidé de m'acheter une moto. »

11. **Bernadette** et son fiancé, **Joe Hanson**, ont fait un périple de 8 950 km en deux semaines de Taber, AB; ils ont traversé l'Oregon, l'État de Washington, le Nouveau-Mexique, le Colorado et le Wyoming.



11

48 HEURES
MON à TRÉAL
sur le NOUVEAU MODÈLE
FORTY-EIGHT



Texte et photos :
DUSTIN A. WOODS



JE N'AI JAMAIS ENTENDU
PARLER DE QUELQU'UN QUI
N'AIMAIT PAS MONTREAL.

Cette ville de La Belle Province a quelque chose d'euphorisant, qui perdure même après l'avoir quittée. J'y suis allé à maintes reprises pour affaires wou encore pour des week-ends de célibataires où la vie nocturne se concentrait surtout dans les établissements plutôt mal famés de la rue Ste-Catherine ouverts jusqu'aux petites heures du matin. La ville a toutefois tellement plus à offrir.

Invité à faire l'expérience de la moto Project LiveWire™ dans le cadre d'un événement Test Our Metal organisé par Léo Harley-Davidson en banlieue de Montréal, j'avais hâte de me joindre à un groupe de propriétaires de moto Harley® pour un essai sur route, question de me faire ma propre idée au sujet de cette technologie et de recueillir les commentaires des autres. Comme il y avait des années que je n'étais pas venu visiter l'une de mes villes préférées, j'avais décidé de prolonger mon séjour et d'explorer Montréal sur la selle d'un modèle Harley-Davidson® Forty-Eight® 2016 bonifié.

Outre les éléments graphiques rétro style années 70 du réservoir et les nouvelles couleurs, comme l'éclatant Hard Candy Gold Flake sur mon modèle d'essai, les modifications comprennent de nouvelles fourches avant de 49 mm avec cartouche d'amortissement, des tés de fourche plus solides et un rigidificateur de fourche. Cette rigidité accrue à l'avant permet de réduire l'angle de chasse de 1,3 degré et d'augmenter la longueur de la course de 1 po, ce qui améliore la conduite à basse vitesse. De gros pneus Michelin Scorcher 31 et des roues à 9 rayons en aluminium coulé de 16 po, en remplacement des roues rayonnées des versions antérieures, complètent le tout. Côté apparence, les pare-chaleur à découpes à l'ancienne et une série de pièces noircies classent cette moto parmi les modèles de la série Dark Custom de Harley-Davidson.

MONTRÉAL EST CÉLÈBRE POUR SES NIDS-DE-POULE ET SES MAUVAIS CONDUCTEURS.



Outre sa vie nocturne, Montréal est célèbre pour ses sandwiches au smoked meat, ses bagels et sa poutine – et ses nids-de-poule et ses mauvais conducteurs. D’abord choquants et déconcertants, les automobilistes locaux sont franchement inaptes et effrontément agressifs. L’utilisation des clignotants est inexistante et les changements de voie sont à la fois fréquents et brusques. (Ne pensez même pas à tourner à droite à un feu rouge; c’est illégal et cela donne lieu d’office à une contravention.) Inutile de dire que mes bons freins, le moteur Evolution™ de 1200 cm³ fournissant un couple de 71 pi-lb (96,26 N.m) à 3 500 tr/min et la stabilité de la suspension de la selle solo bobber m’ont tous été d’un grand secours.

Toutes les fois auparavant, j’avais visité Montréal en plein hiver; j’avais donc sauté d’un taxi à l’autre pour me réfugier contre le froid. Cette fois-ci, le beau temps de septembre m’a permis d’explorer la ville au grand complet. Je me suis mis en quête d’un autre type de satisfaction – des expériences qui rassasieraient mon estomac et mon âme. J’ai pu observer la convergence de la réalité virtuelle et de l’expression artistique dans une exposition fascinante, difficile à décrire avec des mots, intitulée « Sensory Stories » au Centre Phi sur la rue St-Pierre. Ce fut une excellente façon d’attendre que la pluie cesse et de m’élargir l’esprit sans l’aide de narcotiques. La mission du centre est de faire de l’art un lieu de rencontre dans un espace invitant qui permet

aux visiteurs de vivre gratuitement une expérience interactive.

Montréal est une ville très moderne et progressiste, tout à la fois imprégnée d’histoire et de tradition. Cette dualité est visible dans son architecture, dans sa mode, dans la tension culturelle entre les anglophones et les francophones et même dans sa cuisine. Les boutiques de bagels sont si imbriquées dans le tissu de la ville qu’elles ont la permission d’utiliser des fours à bois, interdits dans les nouveaux bâtiments. Confectionnant depuis des générations des bagels vendus alors qu’ils sont encore chauds, St-Viateur Bagel jouit à juste titre d’une réputation légendaire. Schwartz’s, une autre institution montréalaise, sert, toujours au même endroit depuis 1928, des sandwiches au smoked meat avec de la moutarde et un cornichon. M’attendant à être déçu après tout ce que m’en avaient dit des parents et amis depuis des années, j’ai été agréablement surpris et impressionné. Un deuxième établissement, plus moderne, a récemment ouvert ses portes en face pour pouvoir accueillir le trop-plein de clients; il offre la même bouffe, mais sans la tradition ni les queues de l’autre côté de la rue.

Tout près de nombreux bars, clubs et lieux plus ou moins recommandables se trouvent de vieilles églises, richement décorées et imposantes, comme la Basilique Notre-Dame dans le Vieux-Montréal. Érigée dans un style néo-gothique, elle a été inaugurée en 1829. C’est dans cette église catholique qu’ont été célébrés le mariage et les funérailles de nombreux dignitaires et gens riches et célèbres.

Un peu partout dans la ville, l’ancien et le moderne



CETTE DUALITÉ EST VISIBLE DANS SON ARCHITECTURE, DANS SA MODE, DANS LA TENSION CULTURELLE ENTRE LES ANGLOPHONES ET LES FRANCOPHONES ET MÊME DANS SA CUISINE.

se côtoient, que ce soit sur le plan culturel ou architectural. C'est ce grand contraste entre la tradition et la modernité que j'avais à l'esprit lorsque je suis descendu de ma Forty-Eight® pour enfourcher la moto Project LiveWire. Dans le droit fil des débuts de la famille Sportster en 1947, la Forty-Eight® offre une formule qui a fait ses preuves, axée entre autres sur un V-Twin vrombissant et généreux en couple tandis que la LiveWire met à profit une technologie novatrice et incarne une réorientation majeure vers l'avenir potentiel de la mobilité urbaine.

Parmi les endroits que j'ai explorés pour la première fois, j'ai découvert, au cours de ce voyage, des endroits célèbres, que j'avais toujours voulu visiter, et des perles rares, comme Romados et son poulet portugais et le petit resto Big in Japan. Dans le premier cas, je vous suggère de commander du poulet à emporter et d'aller le



PROJECT LIVEWIRE™

La moto Project LiveWire™ est une initiative fascinante de production participative. Plutôt que de proposer aux détaillants une moto électrique provenant directement de la planche à dessin, la Motor Company a décidé de donner voix au chapitre aux motocyclistes au cours de son développement. Actuellement un prototype, la Project LiveWire est le fruit d'une ingénierie de précision. Cette moto électrique fabriquée à la main vise à permettre à la technologie de se développer et d'arriver à maturité tout en donnant à des clients la possibilité de la piloter dans les conditions réelles d'une randonnée pour ensuite faire leurs commentaires. La Project LiveWire n'a pas grand-chose à voir avec ce qui s'inscrit dans la tradition Harley-Davidson. Les commandes manuelles proviennent des stocks de pièces H-D®, mais c'est à peu près tout. Les motos électriques créent un changement de paradigme, non seulement dans la philosophie du transport, mais aussi dans le mode même de fonctionnement. Pas de V-Twin, pas d'embrayage et pas de levier de sélection. Il faut du temps pour s'y faire. La propulsion est désactivée lorsque la béquille est au sol et en période de charge.

Mais la différence la plus remarquable, c'est certainement le son ou plutôt l'absence de son. Avec un moteur à induction à courant alternatif plutôt qu'un moteur à combustion interne, le démarrage n'a rien de très emballant. Sans l'avis s'affichant sur l'écran tactile, il est pratiquement impossible de savoir si la moto est en marche ou non. En tournant lentement l'accélérateur, le départ s'effectue dans un élan presque surnaturel sans aucune indication sonore. Comme aucune transmission n'est requise, la puissance est uniforme, constante et rapide.

L'arrêt au premier feu de circulation s'effectue en relâchant l'accélérateur, ce qui entraîne le freinage par récupération de l'énergie. Les membres de notre groupe, tous des propriétaires de motos Harley®, manifestèrent leur étonnement par un hochement de tête approbateur. Personne, c'était évident, ne voulait l'aimer, mais nous avons tous été conquis. Avec, au départ, une autonomie de 84 kilomètres indiquée sur le tableau d'affichage, je suis revenu, enthousiaste, chez le détaillant après une randonnée d'environ 10 kilomètres et il me restait encore 82 kilomètres d'autonomie. À notre retour, les questions fusaient : « Combien? » et « Quand puis-je en acheter une? ». Malheureusement, cette moto n'est pas encore sur le marché, mais l'enthousiasme est déjà de très bon augure. Au lieu de prier pour un avenir sans motos électriques, j'ai pas mal hâte de voir ce qui s'en vient.



déguster dans le parc avoisinant avec une bière froide. Grâce à un règlement municipal sur les pique-niques, la consommation d'alcool dans les parcs publics est tolérée à Montréal pour autant que vous l'accompagniez de nourriture. Allez comprendre.

Travaillant de concert avec l'architecte paysager Claude Cormier, la ville est en train de transformer un grand nombre de ses espaces publics de manière à leur ajouter une note artistique tout en favorisant le développement d'un esprit communautaire. Au cours du festival des murales, le public est encouragé à donner libre cours à sa créativité et il résulte des galeries en plein air.

Composé de nombreux quartiers distincts combinant un héritage dynamique à un modernisme évident, Montréal est vraiment une ville de classe mondiale. Oui, il y a des travaux partout dans les rues et elles sont parmi les pires du continent et oui, les automobilistes sont tout à fait imprévisibles et manquent de courtoisie. Mais il y a plein d'atouts qui compensent : la culture à l'européenne, l'histoire et la cuisine n'en sont pas les moindres. Comme pour la plupart des villes, il s'agit juste de se donner le temps d'explorer jusqu'à ce que vous trouviez des endroits qui vous plaisent. Quarante-huit heures permettent tout juste d'effleurer ce que cette ville passionnante a à offrir. Raison de plus de planifier une autre visite!



photo : Sergio on Torrey / Shutterstock.com

photo : umind / Shutterstock.com





PLEINS FEUX SUR LE STYLE

Deux stylistes nous parlent des nouvelles
motos Iron 883™ et Forty-Eight®.

Avant même qu'une nouvelle Harley-Davidson® ne trouve sa place d'honneur dans votre garage, qu'elle n'arrive chez votre concessionnaire et bien avant qu'elle ne quitte la chaîne de montage, la vision de son look n'est d'abord qu'une représentation abstraite dans l'esprit d'un concepteur. Comment une machine qui a pris naissance sur du papier se transforme-t-elle en acier et en métal? D'où surgissent les idées qui inspireront sa conception?

Ben McGinley et Dais Nagao sont deux jeunes membres de la talentueuse équipe de stylisme au Centre de développement des produits Harley-Davidson. Pour 2016, ils ont conçu le design de deux nouvelles motos à la tête du mouvement Dark Custom™ de Harley-Davidson, l'Iron 883™ et la Forty-Eight®. Nous avons demandé à chacun de nous décrire l'un de ces nouveaux modèles dans leurs propres mots.

IRON 883™



FORTY-EIGHT®



D AIS NAGAO est né à Tokyo et a étudié à l'Art Center College of Design de Pasadena, en Californie, l'alma mater de Willie G. Davidson, le styliste légendaire de H-D. Grand fervent de motocyclettes et de « muscle cars » Mopar depuis sa plus tendre enfance, son travail lui permet de combiner ses deux passions : les machines et le dessin.

L'approche pour le remaniement du design de la moto Iron 883™, c'était de fabriquer un Bobber d'usine minimaliste, manquant un peu de fini, mais sans les défauts ou les imperfections des motos construites dans les garages.

Lorsque vous franchissez les portes d'un détaillant et que vous apercevez cette moto, j'aimerais que vous pensiez à ce à quoi elle pourrait ressembler après plusieurs milles parcourus sur la route. C'est une moto qui



pourrait avoir belle allure une fois patinée à l'usine, mais je crois que le privilège de la faire revient au propriétaire. Plus vous la conduirez, plus elle aura du caractère avec ses égratignures et son métal bossé.

Ce qui m'attire dans une moto Sportster®, c'est la beauté et l'intemporalité de sa structure de base. Son allure est jeune, pure et sexy. Elle est légère et agile et tous les éléments essentiels y sont réunis pour former un bel ensemble. Nous avons déjà une excellente base de départ et nous l'avons simplement améliorée côté visuel et côté performance. La conception des roues est un élément essentiel de ce projet puisque nous avons été en mesure de réduire le poids total de 8 livres, une amélioration importante pour ce qui est du poids non suspendu. Et je suis revenu à un design à neuf rayons, un look familier pour la famille Sportster, avec des rayons usinés pour donner une nouvelle identité visuelle aux roues. L'équipe d'ingénierie s'est ensuite chargée d'usiner



les rayons afin de réduire le poids. Le défi a été relevé avec brio : l'agilité, qui a fait la réputation de l'Iron 883, est encore plus phénoménale!

Pour ce qui est des éléments graphiques du réservoir à carburant, l'aigle en particulier, j'ai travaillé de très près avec Ted Turner, notre graphiste, qui est parti d'un dessin à main levée du logo Harley-Davidson pour en arriver à un aigle. Il nous a fallu maintes fois modifier, agrandir et rapetisser ces éléments graphiques avant d'arriver à la version finale et de choisir le meilleur emplacement pour les mettre en évidence sur le réservoir et trouver l'équilibre parfait. h-d.com/iron



B EN MCGINLEY a grandi près de Madison, au Wisconsin, et fréquenté une école de design de Milwaukee. Grand passionné de la mécanique, il s'est joint à l'équipe du design il y a de cela cinq ans, et l'un de ses premiers mandats a été de travailler sur la motocyclette électrique Project LiveWire™.

Minimaliste et dénudée, mais également musclée et coriace, voilà en gros ce qu'est la Forty-Eight®. Le gros pneu à l'avant et le petit réservoir à carburant mettent en

évidence le moteur; tout cela contribue à son look de dur de dur, qui n'en demeure pas moins fonctionnel.

L'un des aspects que nous cherchions à modifier sur la nouvelle Forty-Eight était sa partie avant, que nous voulions encore plus musclée et un peu plus performante. Les fourches sont passées de 39 mm à 49 mm. Elles sont vraiment imposantes et menaçantes et elles ajoutent beaucoup de rigidité. Et bien que les fourches soient plus larges, que les nouvelles roues soient coulées et que les brides triples soient surdimensionnées, l'ensemble est plus léger que le modèle actuel. Il ne s'agit donc pas seulement du look, mais aussi de l'amélioration de sa performance, de sa tenue de route et du plaisir qu'elle procure.

Nous nous sommes inspirés des modèles Harley-Davidson des années 60 et 70 pour les éléments graphiques ornant le réservoir

à carburant de la Forty-Eight. Ils font écho à ceux de cette période sans toutefois les copier. Ils les réinterprètent, si l'on veut. Le motif à fentes répétitif sur le réservoir se retrouve un peu partout sur la moto, notamment sur le protège-courroie et les pare-chaleurs. Il ajoute un peu de légèreté et crée un thème visuel global. Les pièces ne sont pas conçues pour fonctionner individuellement; elles forment un tout.

Un autre aspect intéressant de la Forty-Eight est son apparence compacte. Pour conserver cette sensation de centralisation des masses, nous avons installé des silencieux noirs et ajouté des pare-chalear à fentes, ce qui attire le regard sur le centre.

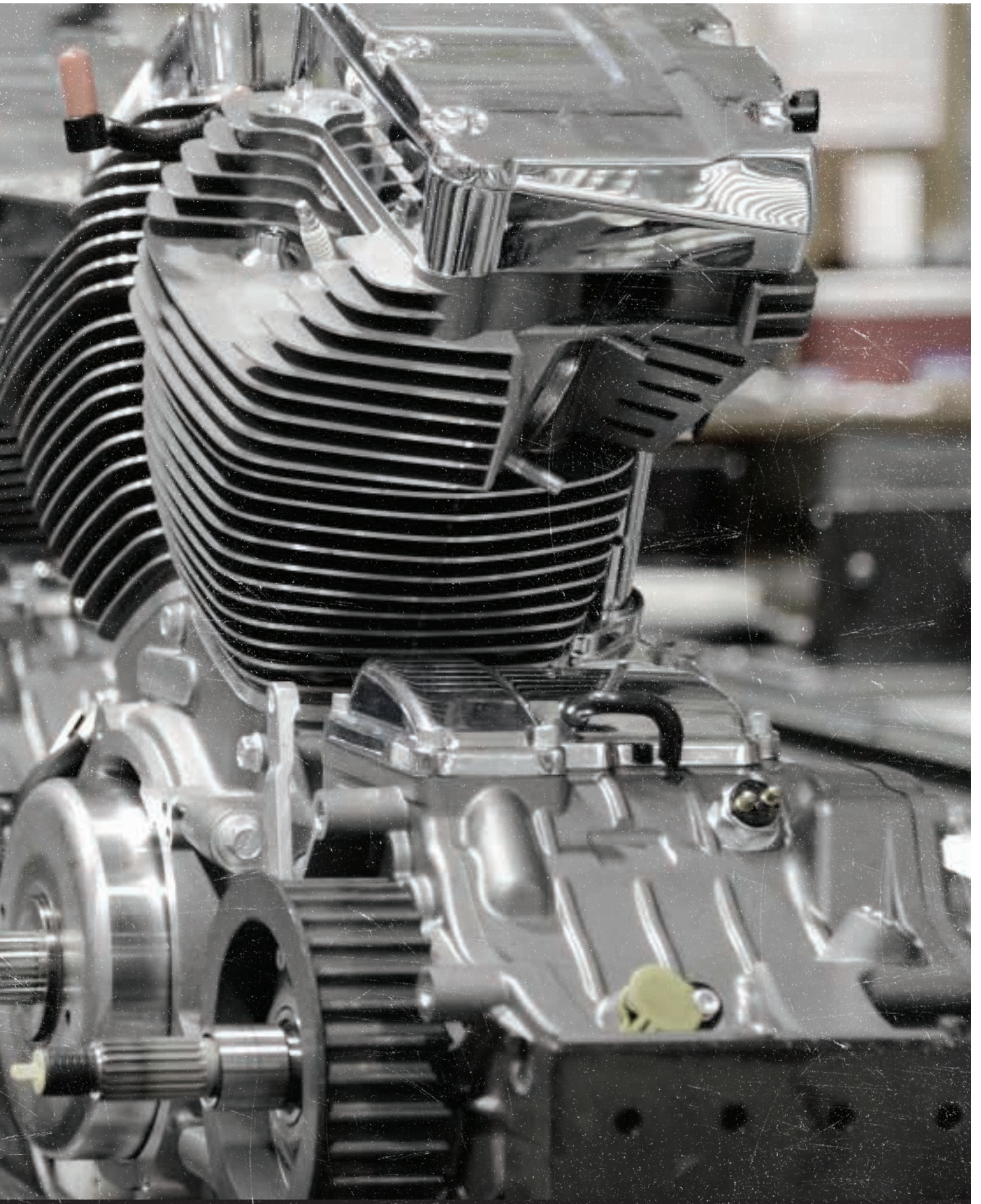


LES C A S E S E N S E N S E N S

Bienvenue au temple du couple

Texte :
CHARLES PLUEDDEMAN
Photos :
BRAD CHANEY





LE BATTEMENT DE COEUR PROPREMENT V-TWIN

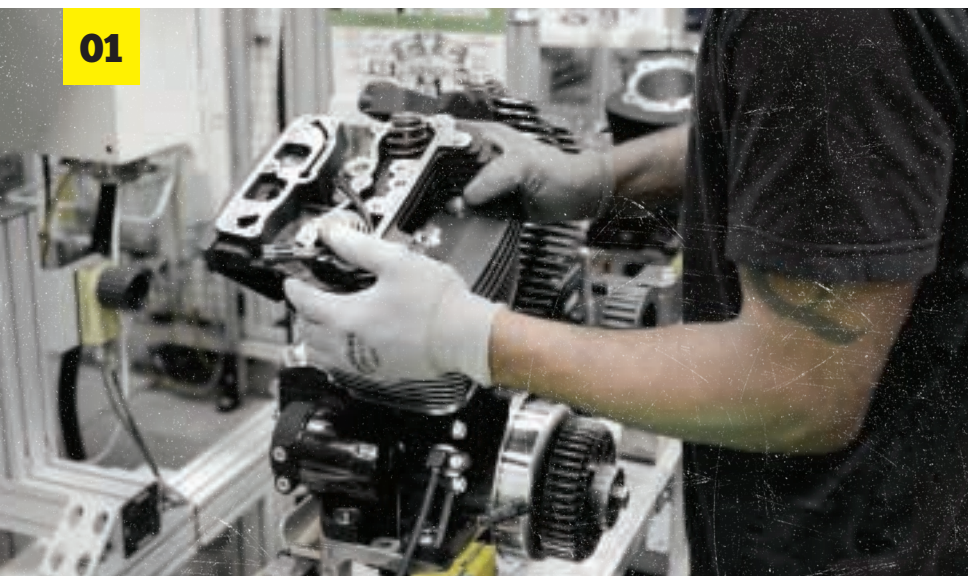
des moteurs Harley-Davidson trouve sa cadence à l'usine Pilgrim Road Power Operations, lieu d'assemblage des moteurs Harley-Davidson® Twin Cam et Evolution® XL. C'est là que des machinistes passionnés forgent l'acier et coulent l'aluminium des bielles et des carters, des arbres à cames et des culasses ainsi que des engrenages et des volants qui survivront au feu et à la pression de la combustion et qui propulseront les pilotes de motos Harley-Davidson® sur la route de la liberté. Ces composants et bien d'autres convergent le long des chaînes de montage de Pilgrim Road en attendant de faire partie de l'une des 59 configurations de moteur possibles dans le cadre d'un procédé de fabrication de haute technologie supervisé par une équipe de montage talentueuse. Ces moteurs et leurs transmissions quittent ensuite Pilgrim

Road en direction des usines d'assemblage des motocyclettes Harley-Davidson® de York, PA, et de Kansas City.

Niché entre l'artère urbaine qu'est la U.S. Highway 45 et la sortie Pilgrim Road, l'usine Pilgrim Road Power Operations occupe plus de 19 acres dans la banlieue Menomonee Falls de Milwaukee, à environ 21 kilomètres du siège social de Harley-Davidson sur la Juneau Avenue. La vocation de ce centre a toujours été la fabrication de moteurs; l'édifice fut construit en 1979 par le géant mondial des petits moteurs Briggs & Stratton, puis passa aux mains de Harley-Davidson en 1996 pour être entièrement occupé à compter de 2006 à la suite du transfert des opérations de montage des groupes motopropulseurs de l'usine de Capitol Drive, un bâtiment datant de la Seconde Guerre mondiale,



04



01



02



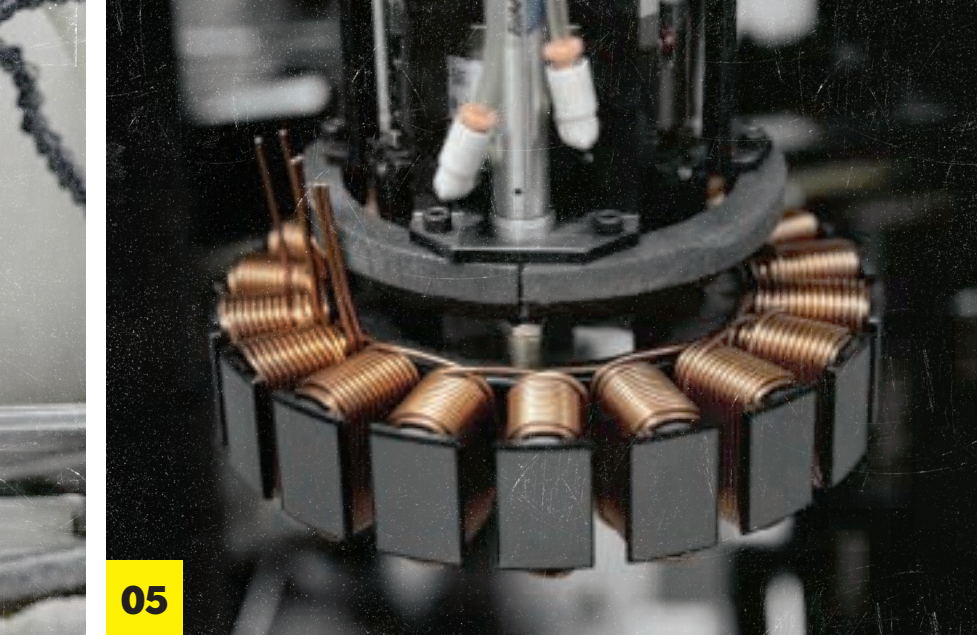
03

01

Sur la chaîne de montage parfaitement synchronisée, il y a toujours une culasse noire qui attend un moteur noir.

02

Un jeu de douilles robotique serre simultanément, selon les spécifications précises du couple de serrage, les boulons de quatre culasses.

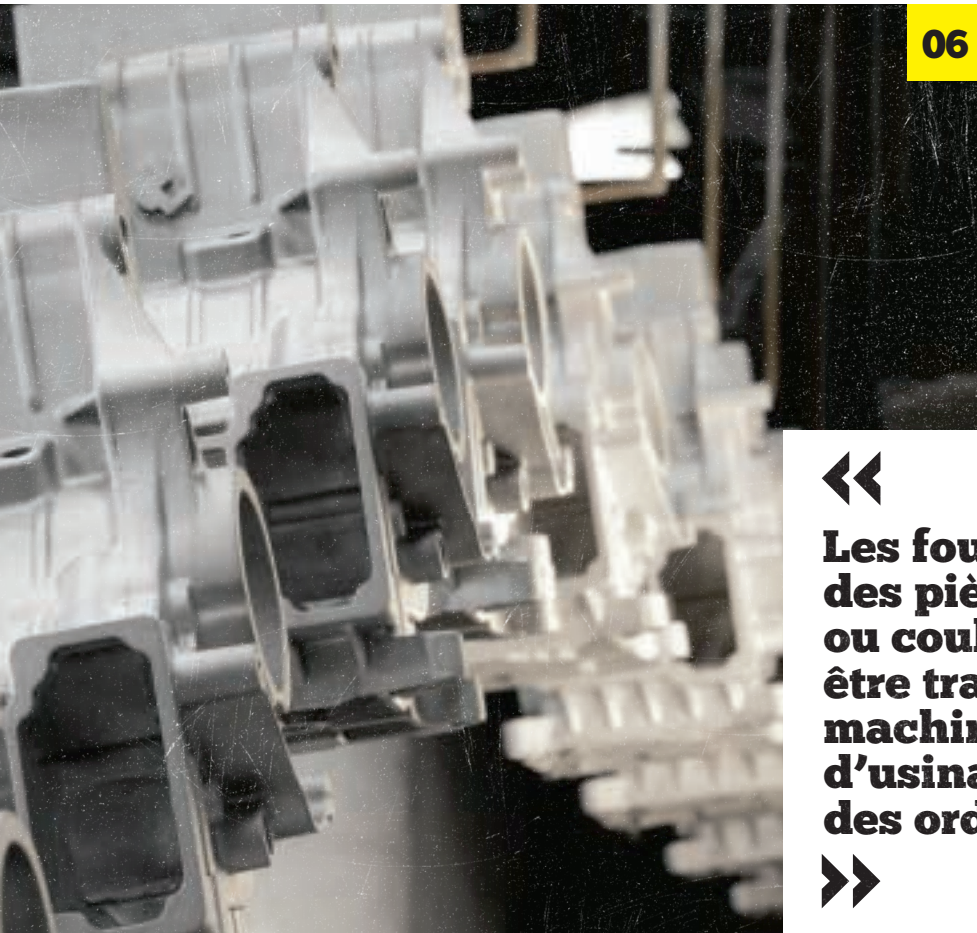


05

à quelques kilomètres de là. C'est dans l'édifice de Pilgrim Road, beaucoup plus grand et moderne, que Harley-Davidson a mis en place un élément de sa stratégie de fabrication de motos toute axée sur la flexibilité afin de pouvoir réagir rapidement lorsque les détaillants et les clients passent des commandes.

« Nous pouvons maintenant fabriquer un moteur sur mesure en 24 heures, explique Jared Olsen, ingénieur des procédés. Nous sommes en mesure de réagir presque instantanément aux changements dans la production à Kansas City et à York ou encore expédier un moteur P&A rapidement à un détaillant Harley-Davidson ». Presque 1 000 personnes travaillent à l'usine de Pilgrim Road durant les périodes de pointe. Ces travailleurs sont membres du syndicat United Steel Workers et de l'International Association of Machinists and Aerospace Workers.

Un grand nombre de ces employés exécutent des tâches d'usinage et de traitement thermique, deux des plus importantes compétences de l'usine de Pilgrim Road. Les fournisseurs livrent des pièces brutes forgées ou coulées, prêtes à être travaillées par les machinistes des postes d'usinage contrôlés par des ordinateurs de pointe. Les faces et taraudages des bielles sont, par exemple,



06



Les fournisseurs livrent des pièces brutes forgées ou coulées, prêtes à être travaillées par les machinistes des centres d'usinage contrôlés par des ordinateurs de pointe.



usinés en plusieurs étapes avant que les bielles soient chauffées au rouge par un courant électrique lors de l'étape de durcissement par induction. Une jauge électronique au poste de finition mesure chacun des aspects des bielles, assurant ainsi un contrôle précis de la qualité.

Du côté nord de l'usine, un chariot alimente un centre d'usinage à cinq axes pour le coulage de culasses Twin Cam,

03

Un bac de bielles en acier brut forgé prêtes à être usinées.

04

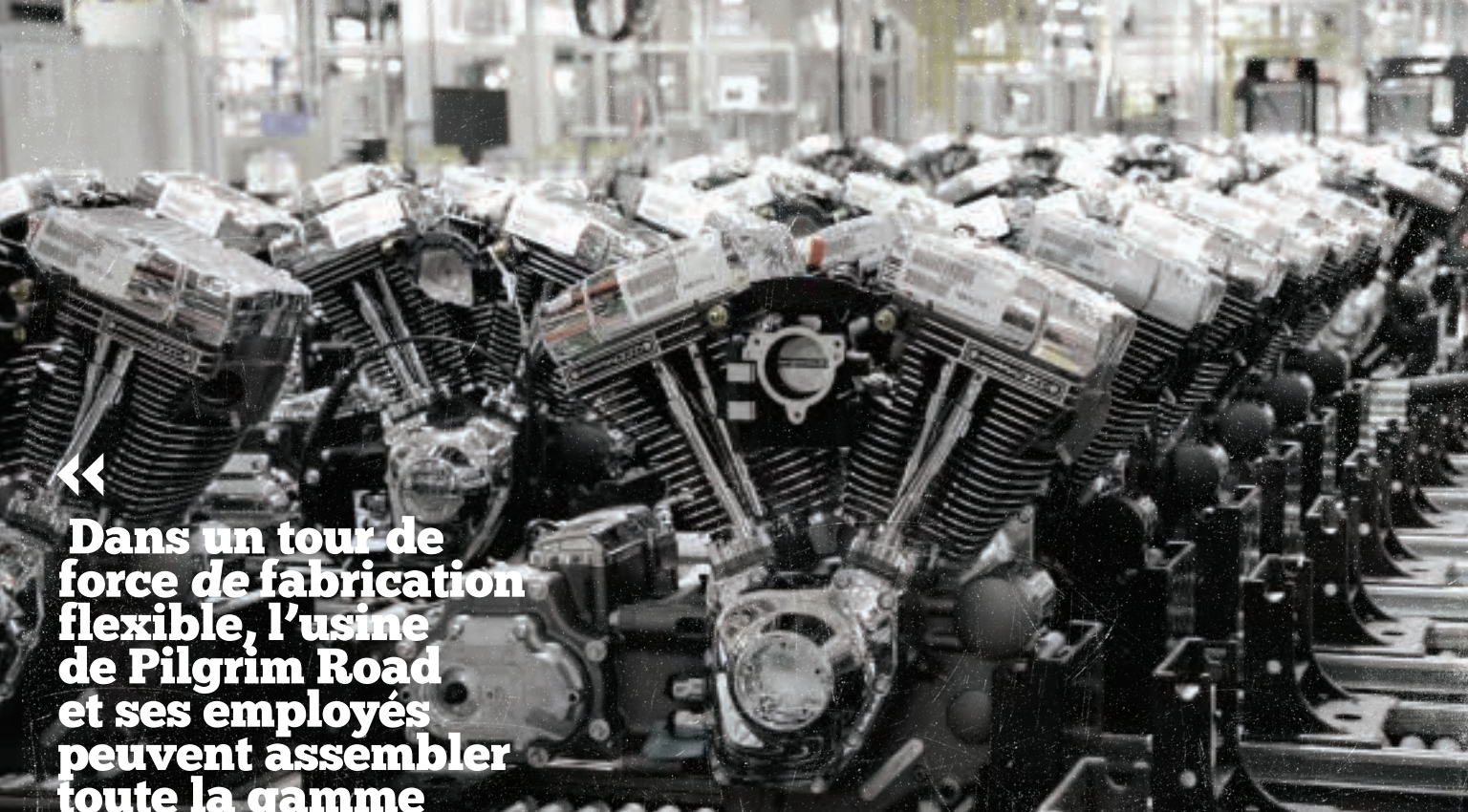
Un alésage de bielle est chauffé au rouge par un courant électrique durant le durcissement par induction. Des buses le tremperont, ensuite, à l'huile.

05

Le système de charge du moteur est assemblé. Chaque stator est enveloppé de 44 mètres de fil de cuivre isolé.

06

Des crochets maintiennent les carters pour permettre à la poudre de résine électrostatique d'adhérer à la surface de chacune des pièces. Une fois appliquée, elle sera cuite pour obtenir une finition poudrée.



Dans un tour de force de fabrication flexible, l'usine de Pilgrim Road et ses employés peuvent assembler toute la gamme de nos moteurs dans n'importe quel ordre ou combinaison.



situé lequel coupe toutes les surfaces plates, la chambre de combustion et les vannes de soupapes, alèse et taraude le trou de la bougie, puis élimine les copeaux d'aluminium, le tout en une seule opération. Un autre centre d'usinage – un immense robot orange – réunit les parties gauche et droite du carter moteur, les soulevant avec des jets d'air pour chasser les débris avant de les boulonner et de les aligner, et alèse le montage afin d'assurer l'alignement parfait des surfaces des paliers du vilebrequin. Un numéro de moteur est ensuite estampé sur les deux moitiés qui resteront ensemble jusqu'à leur séparation au moment de l'assemblage final.

Avant d'être usinés, les cylindres, les culasses, les moitiés de carter et la boîte de transmission sont recouverts d'un revêtement poudré noir ou argent. Le poudrage remplace la peinture liquide par un revêtement durable en résine polyester appliqué sous forme de poudre et durci à

haute température. C'est un processus écologique qui, contrairement à la peinture liquide, ne produit aucune émission de COV et presque aucun déchet dangereux. Afin de se conformer aux tolérances précises et rigoureuses qui seront à la hauteur des attentes de notre clientèle, l'usine génère et recycle annuellement plus de 4,5 millions de kilogrammes d'acier et d'aluminium. La qualité du métal est telle que Harley-Davidson le lave pour augmenter sa valeur aux yeux des entreprises de recyclage.

Le montage des moteurs est effectué le long d'une chaîne double propre et très bien éclairée en forme de fer à cheval. Cette opération a lieu simultanément le long des chaînes de montage intérieure et extérieure durant les périodes de production maximale ou le long d'une seule chaîne lorsque la demande est plus faible; elle peut aussi passer à l'autre chaîne en cas de problème avec la première. Dans un tour de force de fabrication flexible, l'usine de Pilgrim Road et ses employés peuvent assembler toute la gamme de nos moteurs dans n'importe quel ordre ou combinaison. Un moteur 883 Evo XL peut se retrouver sur la chaîne à côté d'un moteur Twin-Cooled™ Twin Cam 103™ ou Screamin' Eagle® 110. L'usine de Pilgrim Road assemble aussi des moteurs Harley-

Davidson® en accessoire, y compris le nouveau super moteur Screamin' Eagle® SE120ST.

Un grand nombre de technologies et processus sont en place pour aider les employés responsables du montage à garantir le contrôle de la qualité. Chaque moteur est scanné par le système au début de la chaîne. Un système de sélection par lumière place un œil électrique au-dessus des bacs de petites pièces de chaque poste de travail pour confirmer que l'employé a choisi la bonne pièce dans le bon ordre. Des écrans à chaque poste clignotent en vert lorsque l'étape de montage est complétée avec succès. À certains postes, des caméras numériques scannent le moteur partiellement assemblé et alertent l'opérateur si une pièce a été installée par erreur – par exemple, le mauvais joint de culasse.

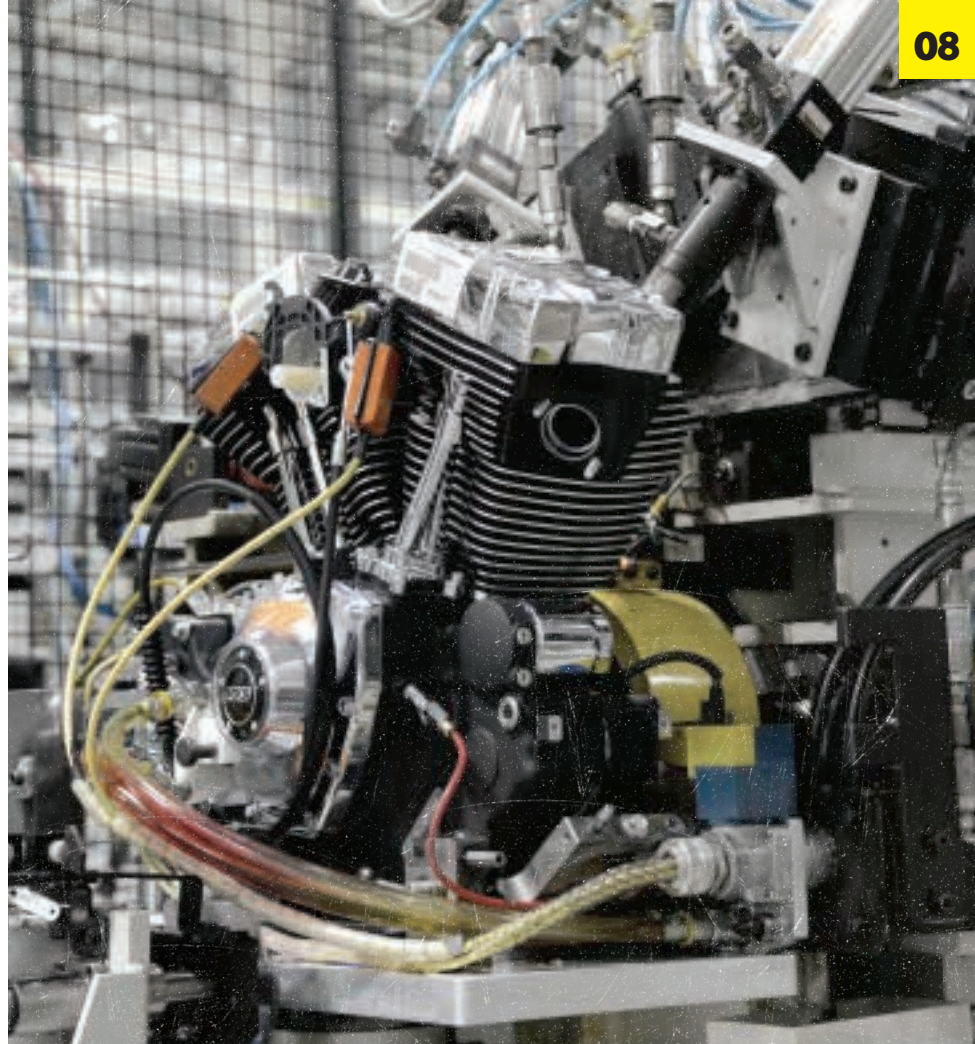
Vers la fin du procédé de montage, chaque moteur est « testé à froid » afin de vérifier son fonctionnement. Le moteur est testé entre 60 et 1 600 tr/min durant une centaine de secondes à l'aide d'un moteur électrique. Des douzaines de capteurs placés autour du moteur enregistrent 250 points de données – de la pression d'huile et de la tension de sortie au son de la commande de soupapes. Toutes ces



07



09



08

07

En bout de chaîne, les groupes motopropulseurs complétés sont mis en caisse et installés sur des palettes de transport spéciales.

08

Certains capteurs du test à froid « écoutent » le moteur mis en marche à l'aide d'un moteur électrique afin d'identifier quelque irrégularité que ce soit.

09

Ces copeaux d'acier seront recyclés et peut-être utilisés dans la fabrication d'autres pièces H-D.

10

Besoin d'un lift? Les moteurs assemblés sont prêts à être transportés vers les usines d'assemblage des motos de York ou de Kansas City.

données sont ensuite enregistrées sous la forme d'un historique pour chaque moteur; elles peuvent donc être retracées si des problèmes éventuels surgissent. Les moteurs qui ne passent pas le test à froid sont envoyés dans une zone de réparation. Des bougies sont installées et une étiquette de code à barres est apposée sur les moteurs qui ont reçu le feu vert, puis ceux-ci sont soulevés de la chaîne de montage et installés sur des palettes pour être transportés vers les usines de York ou de Kansas City, où ils continueront leur voyage en vue de réaliser les rêves de nos clients.



10

Circuit fermé. Portez toujours un casque approuvé, des lunettes appropriées et des vêtements de protection.



Le 1^{er} juillet 2015, cinq jeunes motocyclistes – des femmes – se sont mises en route depuis Brooklyn, NY, pour suivre les traces de pneus d'Effie Hotchkiss. En compagnie de sa mère Avis dans son side-car, Effie a écrit une page d'histoire et fait voler en éclats toutes sortes de stéréotypes en roulant de New York à San Francisco sur une moto Harley-Davidson® en 1915.

Aujourd'hui, il y a d'autres clichés à combattre et de nouvelles pages d'histoire à écrire. Mais ces cinq « Highway Runaways » ne roulent pas pour la postérité. Elles le font pour le plaisir de rouler en toute liberté et pour mettre en lumière ce que Lana MacNaughton, créatrice du Women's Moto Exhibit, appelle « une nouvelle vague de femmes motocyclistes » qui n'ont pas peur de prendre la vie par le guidon, de façonner leur propre identité et de rouler là où elles ont envie.

S'il leur arrive de faire tomber des barrières en cours de route, tant mieux, mais, d'après elles, ces barrières n'auraient jamais dû être érigées.

Voici leurs témoignages.





ENVIE DE VOUS ÉCHAPPER,
VOUS AUSSI?

Hors route à White Sands, au Nouveau-Mexique.

« Je crois que le voyage nous a toutes incitées à la simplicité volontaire... dans nos dépenses et dans notre mode de vie. Nous voulons davantage être sur la route, vivre plus d'aventures et découvrir encore plus d'endroits. Sur une bonne moto robuste, comme nos Harley, on peut aller n'importe où. »

LANAKILA MACNAUGHTON



Les Runaways dans une ville-fantôme abandonnée aux alentours d'Austin, au Texas.
(G-D) Jenny Czinder, Nina Kaplan, Lanakila MacNaughton, Imogen Lehtonen et Megan Allen.

LANA | *Transformation*

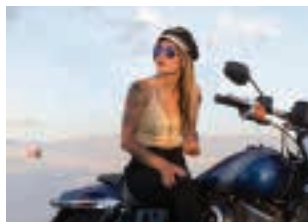
J'ai grandi sur un lopin de terre d'une acre dans le sud-ouest de Portland, en Oregon. J'étais un garçon manqué, entièrement entouré de gars. Je me souviens que vers l'âge de sept ans, je leur donnais des coups de poing au visage et volais leurs bonbons. Je passais mon temps à jouer dans la forêt et j'en revenais habituellement couverte de coupures et d'ecchymoses. Je pratiquais de nombreux sports – surtout le soccer et la planche à neige. J'étais super-compétitive. Je voulais toujours être le numéro un.

Une fois sobre, la vie m'est apparue bien ennuyante pendant près d'un an. Un jour durant l'été, j'ai dû prendre ma voiture pour me rendre à la rivière alors que tous les autres roulaient à moto à mes côtés. J'ai eu une crise d'envie : il fallait que j'apprenne à piloter une moto.

Je voulais braquer les projecteurs sur ces femmes motocyclistes incroyables que je rencontrais et faire connaître leur vécu. C'était cela ma mission. Je prends des photos depuis toujours. Au début, je demandais tout simplement aux femmes si je pouvais les photographier à moto. L'accueil a été enthousiaste et cela a cliqué. Je savais que je tenais un filon.

Ce voyage correspond à une période de transformation dans ma vie : je repousse mes peurs et j'abats mes frontières. Je crois que mon but premier sur cette terre, c'est de vivre le plus possible en toute liberté. Pas juste physiquement et spirituellement. Ne pas laisser les attentes de la société m'affecter. Rester fidèle à moi-même et vivre en restant à l'affût de la magie.

Pour en savoir plus sur Lana, ses photos et le groupe des Highway Runaways, consultez le womensmotoexhibit.com.



MEGAN | *Courage*



Je suis née à San Clemente, en Californie, mais j'ai grandi à Oceanside, à côté de la plage.

Ce qui m'a incitée à faire de la moto, c'est mon goût d'indépendance. Mon copain et ma grande amie Mitchella ont aussi été des sources d'inspiration pour moi. La mort de mon frère Devin

a également joué un grand rôle là-dedans. Toutes ces influences m'ont donné envie de découvrir un nouveau monde, un nouveau projet de vie axé sur l'exploration et l'aventure. J'ai décidé de vivre ma vie au maximum et l'achat d'une motocyclette faisait partie de ce plan. Maintenant je roule tous les jours et je n'ai même pas de voiture.

Les femmes ont beaucoup avancé sur le chemin de l'égalité et des droits et elles font entendre leur voix dans la société. Toutefois, pour moi, votre sexe, votre race, votre style ou votre look n'ont pas d'importance dans l'univers du motocyclisme. Ce qui compte, c'est d'être sur deux roues et de partager sa passion.

Le fait de rencontrer des gens et de vivre de folles aventures m'aide à faire tomber mes murs. Et rouler par tous les temps a réveillé mon courage. Comme l'a dit un jour John Wayne : « Le courage, c'est d'être mort de peur, mais de monter en selle quand même. »

NINA | *Rêves*

Dès mon enfance, j'ai été entourée de motos. Mon père adorait les motos britanniques et nous amenait toujours aux événements Norton ici et là en Californie.

Durant le temps où j'ai vécu en Angleterre (huit ans à Londres), j'ai eu de plus en plus envie de faire de la moto. C'était logique pour moi de revenir en Californie, où mon père avait un garage plein de motos et où je pourrais enfin assouvir cette passion qui grandissait en moi.

Je fais de la moto aussi souvent que je le peux. Je me rends à l'écurie à environ 50 milles de chez moi, à la plage ou là où je peux attraper les derniers rayons du soleil avant la tombée de la nuit.

Ce voyage est tellement important pour moi. J'ai rêvé de parcourir le pays sur deux roues. J'ai sauté sur l'occasion dès qu'elle s'est présentée à moi. Mon père m'a inspirée dès mon



jeune âge avec ses récits de voyage à moto. Quand il a quitté l'armée après avoir servi au Vietnam, il a acheté une P11 1968 à Chicago et s'est rendu avec sa nouvelle monture jusqu'à New York. Ensuite, il l'a expédiée à

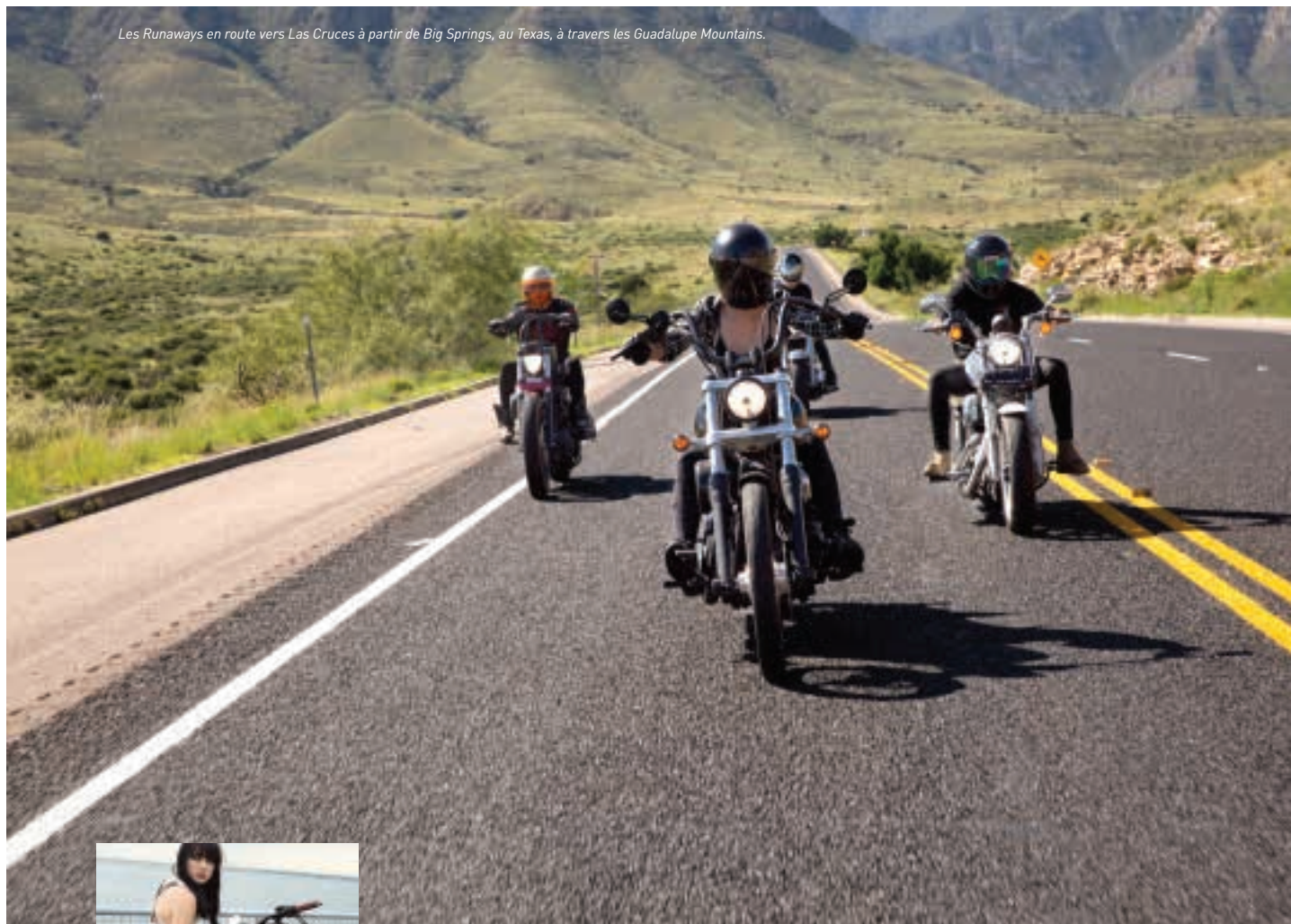
Amsterdam et il l'a pilotée un peu partout en Angleterre et en Europe de l'Ouest.

Pour ce voyage-ci, j'ai le même sentiment d'une folle aventure. J'admire ce que mon père a fait pour son pays et sa liberté de rebelle sur sa moto après la guerre au Vietnam.



Nina en train d'attendre que les autres membres du groupe aient revêtu leur tenue avant de reprendre la route.

Les Runaways en route vers Las Cruces à partir de Big Springs, au Texas, à travers les Guadalupe Mountains.



JENNY | *Félicité*

Je suis née à Norman, dans l'Oklahoma, mais quand j'ai eu trois ans, mes parents se sont installés à Fairfield, en Iowa, dans une communauté de méditation transcendantale. J'ai appris à méditer à cinq ans et je médite encore aujourd'hui.

Je suis de nature très curieuse et, quand j'ai vu de plus près une motocyclette, celle de mon copain de l'époque, cela m'a paru un sport tellement amusant que j'ai voulu en faire l'essai. Maintenant, si je n'ai pas mes chiens avec moi ou que je n'ai rien de trop gros à transporter, je suis sur ma moto.

Cela peut paraître étrange, mais ma vie s'est un peu apaisée quand j'ai découvert le motocyclisme. Il m'arrivait d'entrer dans un silence profond, comme durant une méditation ou quand on contemple l'univers. J'étais là, dans ce vide, en train de réfléchir paisiblement, le sourire aux lèvres et dans une attente patiente. Tout cela me paraissait familier et c'était un soulagement pour moi, comme si j'avais retrouvé mon chemin pour rentrer à la maison.

La conduite de ma moto m'a encouragée à laisser aller la personne que j'étais afin de devenir la personne que je veux être. Je n'ai vraiment peur de rien. Si j'ai une crainte quelconque, je l'accepte parce que cela fait partie du processus de l'auto-découverte. Alors je lâche prise.

Dès que j'ai commencé à faire de la moto, j'ai voulu traverser le pays de part en part. Et je savais que cela allait arriver. En fait, j'étais déterminée à faire ce qu'il fallait pour réaliser ce rêve. Mais je ne m'attendais pas à ce que cela arrive de cette façon. Ce voyage est plus magique que tout ce que j'aurais pu imaginer. Les lieux, les gens, le parcours à moto, tout me confirme que je peux tout créer dans ma vie si je le visualise avec une énergie positive.

IMOGEN | *Hommage*

Je suis née à Londres et ma famille a déménagé en Nouvelle-Zélande quand j'étais encore bébé. J'ai grandi dans un cottage de deux chambres que mon père a transformé avec le temps en une grande maison de quatre chambres dans la jungle. C'est la seule demeure que j'ai connue et j'y retourne encore le plus souvent possible pour rendre visite à ma famille.

Je suis orfèvre pour l'entreprise familiale, The Great Frog, lancée par mon oncle et ma tante à Londres en 1972. C'est là que mes parents, qui y travaillaient tous les deux, se sont rencontrés. Depuis 18 mois, je gère notre nouveau magasin phare à Los Angeles.

Mon père a été ma principale source d'inspiration. Il avait l'habitude de rouler sur une Panhead un peu partout en Floride dans les années 70 avant d'aller s'installer à Londres où il est tombé amoureux de ma mère.



Durant mon enfance, j'ai passé beaucoup de temps dans son atelier et j'ai appris en le regardant travailler. C'était à la fois un mécanicien, un bijoutier, un constructeur et un touche-à-tout.

Quand nous avons appris qu'il souffrait de cancer, aucun de nous n'arrivait à le croire. Il a toujours conservé une attitude extrêmement positive et il a refusé que cela change de quelque façon la dynamique de la famille. Il a fait tout en son pouvoir pour rester avec nous le plus longtemps possible et cela a fonctionné.

Nous avons eu sept ans au lieu de la sentence de 18 mois qu'on lui avait d'abord annoncée. Quand je fais de la moto, je me sens tout près de lui et les mots que je lui adresse semblent couler plus facilement de l'intérieur de mon casque.



Une pause pour se désaltérer à Taos, au Nouveau-Mexique.



ÊTES-VOUS BRANCHÉ SUR LE HOTWIRE ?

UN CONTENU EXCLUSIF DESTINÉ AUX MEMBRES HOG® CANADIENS !



Abonnez-vous au
hogmagazinecanada.ca



VISITEZ LE WWW.HOGMAGAZINECANADA.CA

Contenu réservé exclusivement aux membres HOG® canadiens !

Nouvelles de Harley-Davidson Canada
Articles exclusifs

Info sur les randonnées de rallyes et les événements pour motocyclistes
Récits de randonnées avec cartes GPS !

Le Harley-Davidson Owners Group® et HOG® Magazine Canada ont fait un pas de plus dans l'univers numérique.

L'ARRIÈRE-BOUTIQUE

HIVER 2016

LE GARAGE

Parce qu'il est impossible d'y échapper : la conduite en montagne exige des compétences particulières

Noir sur blanc : une moto pilote capable d'assombrir les dunes de sable blanc du Nouveau-Mexique

RANDONNÉES DE RALLYES

Les rallyes HOG® 2016 en Amérique du Nord

ENTHOUSIASTES

Voici Ron Lokaisingh, Chapitre Toronto

RÉCITS DE RANDONNÉES

Une randonnée dans la Forêt-Noire

Une escapade petit budget

La prise du drapeau

Tout ou presque rien

Le Grand Nord

Il était une randonnée

ARCHIVES

Avant le commencement



**HARLEY-
DAVIDSON**



Mike Zimmerman

Parce qu'il est impossible d'y échapper

La conduite en montagne exige des compétences particulières.

Pour certains motocyclistes, les routes sinueuses ascendantes et descendantes qui sillonnent les montagnes aux paysages étonnants et aux escarpements accentués sont les plus beaux parcours au monde. Pour d'autres, ces routes peuvent sembler terrifiantes. Il va sans dire que certaines aptitudes spéciales sont nécessaires pour rouler en toute confiance sur les routes de montagne. Il est possible de les acquérir. Avec de la pratique, n'importe qui peut devenir un motocycliste de montagne averti.

Pour obtenir des conseils d'expert sur la conduite en montagne, nous avons parlé à l'instructeur Christian Preining, qui élabore des cours de conduite alpine pour Edelweiss Bike Travel à Mieming, en Autriche.

Sur la ligne

Selon Preining, il faut, avant tout, trouver et rouler sur la bonne ligne des virages lors de la conduite en montagne. Autrement dit, « savoir quelle est et où est la ligne qui vous évitera des ennuis avec la circulation venant en sens inverse dans les courbes aveugles, étroites et serrées, peu importe leur configuration ou leur combinaison ».

Une technique clé est ce qu'on appelle la « prise retardée de l'apex », très utile lorsque vous ne pouvez pas voir ce qui se cache derrière la courbe. Approchez le virage un peu plus lentement qu'à l'accoutumée et roulez en empiétant davantage sur la voie opposée avant de négocier le virage. Cela vous permettra de tourner la tête et de voir ce qui arrive en sens inverse ou ce qui pourrait se trouver sur votre chemin, avant de vous engager dans une ligne.

Un autre aspect à prendre en considération lorsque vous arrondissez les virages en montagne est la tendance des voitures venant en sens inverse à monopoliser la ligne médiane. Ne supposez jamais qu'un véhicule à quatre roues n'empiètera pas sur l'autre voie.

Ralentissez

Une autre technique clé est la conduite à basse vitesse, explique Preining. De nombreuses routes de montagne, notamment en Europe, sont parsemées de virages en lacet serrés. Parfois, ces virages impliquent une montée ou une descente, ce qui les rend encore plus difficiles. Preining identifie trois aptitudes de conduite à basse vitesse essentielles à la négociation des virages difficiles :

- 1. REGARDER AU-DELÀ DU VIRAGE :** Cette idée est assez rudimentaire, mais elle est de première importance lors de la conduite en montagne. Rappelez-vous que votre moto a tendance à aller où vous regardez. Ne fixez jamais la chaussée directement devant vous; tournez plutôt la tête et regardez en avant pour établir la trajectoire de votre moto.
- 2. CONDUITE DYNAMIQUE :** Ne soyez pas passif sur votre moto; déplacez votre corps pour réduire votre rayon de braquage. À basse vitesse, déplacez votre poids vers l'extérieur du virage. Il n'en faut généralement pas beaucoup; un petit mouvement suffit. Déplacez vos fesses vers l'extérieur de la selle et mettez plus de poids sur le repose-pied extérieur. Il est déconseillé

d'effectuer ces manœuvres pour la première fois dans un virage en lacet serré; prenez le temps de pratiquer dans un stationnement vide.

- 3. CONTRÔLE DE L'EMBRAYAGE :** Un aspect important des manœuvres à basse vitesse est le glissement ou «relâchement» contrôlé de l'embrayage. Cela signifie garder une main ferme sur la manette des gaz tout en serrant et desserrant doucement et lentement le levier d'embrayage. Encore une fois, cette aptitude se développera avec le temps et en vous exerçant dans un environnement contrôlé.

L'environnement

Un autre problème de la conduite en montagne est le magnifique paysage, qui peut devenir une source de distraction.

« Il y a montagnes et montagnes, fait remarquer Preining. Parlons de la conduite alpine dans l'arrière-pays. Le motocyclisme en montagne est une activité intense; il n'y a pas donc lieu de se laisser aller à la rêverie. Sans une bonne acuité mentale, il est tout simplement impossible de rouler même sur quelques kilomètres. Les problèmes surviennent lorsque les gens sont mentalement épuisés. Il est recommandé de planifier soigneusement les distances quotidiennes en fonction de l'expérience et de la routine de chacun. »

Pour ce qui est du paysage, il n'y a rien de mal à le parcourir du regard de temps à autre. Évitez cependant de fixer votre regard sur un objet en particulier ou vous pourriez très bien vous retrouver dans une situation où la moto tente d'aller en direction de l'objet que vous fixez. Si le paysage cherche à attirer votre attention, arrêtez-vous fréquemment sur le bord de la route pour le contempler dans toute sa beauté, à côté de votre moto.

Parfois, la peur des hauteurs peut être un problème, surtout sur les routes escarpées sans glissière de sécurité. Dans ce cas, il en revient au motocycliste de comprendre ses limites et de planifier l'itinéraire en conséquence. Si un guide vous accompagne, dit Preining, parlez-lui de votre peur pour qu'il puisse en tenir compte. Il serait également sage de demander à la population locale ou au personnel de l'hôtel de vous en dire plus sur les conditions

de la route pour ainsi prendre la bonne décision. Si vous n'avez pas le choix, il est préférable d'adopter l'approche classique de « ne pas regarder en bas ». Concentrez-vous sur la route et votre conduite, et vous ne remarquerez peut-être même pas l'élévation.

En descente?

Sur les routes en pente raide, la descente est généralement plus intimidante que la montée. La clé d'une descente contrôlée est l'utilisation combinée des freins avant et arrière et du frein moteur. « Utilisez le frein moteur s'il vous permet de ralentir suffisamment et appuyez sur les deux autres au besoin, en prêtant une plus grande attention à l'avant – la roue avant est celle qui supporte le plus de poids en descente et elle devra supporter encore plus de charge en raison du déplacement de la charge dynamique lors du freinage », explique Preining.

« Si votre moteur tourne encore trop vite en première (sur une rue pavée un jour de pluie, par exemple), tirez sur le levier d'embrayage et contrôlez votre vitesse en appliquant les deux freins ».

Randonnée en groupe

Réponse courte : Dispersez-vous (pas de formation décalée) et roulez individuellement.

« Sur les routes sinueuses, chaque motocycliste doit conserver sa ligne dans sa voie, indique Preining. Une bonne distance avec les autres utilisateurs de la route et les membres du groupe est importante.

« Les motocyclistes plus lents devraient rouler à leur rythme, sans tenir compte de la distance qui les sépare du leader du groupe. Ainsi, ils ne se sentiront pas constamment observés et n'auront pas le sentiment de ralentir tout le groupe. Cela fonctionne pour autant que le leader regroupe les motocyclistes avant de négocier un virage déterminant durant lequel quelqu'un pourrait se perdre ».

Vous aimeriez réserver une aventure en montagne Harley-Davidson par l'entremise d'Edelweiss Bike Travel? Visitez le site edelweissbike.com/harley-davidson-tours.

Pour être efficace au max

Quelques derniers conseils pour aider à assurer le succès de votre prochaine randonnée en montagne.

ÉQUIPEZ-VOUS : Apportez des vêtements imperméables, pas juste résistants à l'eau, lors de chacune de vos randonnées en montagne, y compris des gants et des bottes. Prévoyez une couche supplémentaire que vous pourriez porter ou enlever si la température change, ce qui peut arriver rapidement en montagne.

ÉLÉVATION : « Dans les Alpes, les plus hauts cols sont à un peu plus de 2 800 mètres au-dessus du niveau de la mer, ce qui cause rarement des problèmes, précise Preining. Les cols et les routes de montagne dans l'ouest des États-Unis et ailleurs dans le monde sont plus élevés, mais ils ne causent habituellement pas le mal d'altitude en raison du temps limité que nous y passons. Pour les randonnées dans les zones où vous restez en haute altitude durant des jours – comme le Pérou, la Bolivie ou l'Himalaya –, il est recommandé de consulter un médecin afin de vérifier votre état de santé et de vous renseigner sur la marche à suivre au cas où vous seriez affecté par ce mal. »

BAGAGES : Une moto est plus facile à manœuvrer sans bagages et sans passager. Plus vos bagages et votre équipement sont loin du centre de gravité de votre moto, plus la tenue de route sera affectée. Cela dit, ne surchargez pas la moto et gardez les articles plus lourds plus bas et vers le centre de la moto.

PNEUS : Assurez-vous que vos pneus sont en bon état pour une meilleure adhérence sur les surfaces froides et mouillées, sans aucune section plate en ligne droite sur plusieurs kilomètres.

En prenant le temps de se préparer et de pratiquer quelques techniques de base, n'importe qui peut transformer une balade en montagne potentiellement intimidante en une aventure palpitante qui ne sera pas oubliée de sitôt.

» Mike Zimmerman est un membre HOG® et un adepte de longue date des motos Harley-Davidson.

Noir sur blanc

Une moto pilote capable d'assombrir les dunes de sable blanc du Nouveau-Mexique

Qui a dit que les motos de croisière ne peuvent pas se transformer en motos grand tourisme?! Comme vous l'avez sans doute lu dans les pages précédentes, une moto Wide Glide® 2015 personnalisée a accompagné cinq femmes formidables durant un extraordinaire périple de New York à San Francisco.

L'un des moments-phare de cette randonnée a été l'arrêt au White Sands National Monument, au Nouveau-Mexique. Ce « monument » est en fait un désert de sable d'un blanc éclatant. Le décor parfait pour mettre en relief l'allure ténébreuse et menaçante de la motocyclette. Le chrome reluisant attire le regard, certes, mais le noir chatoyant incite aussi à jeter un deuxième coup d'œil. Quoi de mieux pour souligner la fière allure de l'aventurière membre des « Highway Runaways »!

Essayez de repérer les différences en jetant un coup d'œil aux pièces décrites ci-dessous.

Phase 3

PIÈCES

Cache de filtre à air rond style Bobber – Noir brillant

Carter de culbuteur – Noir vermiculé

Clignotant arrière – Noir

Clignotant avant – Noir

Cache de boîtier de batterie Street Bob®

Kit de cache de tige de culbuteur – Noir brillant

Disque de frein flottant avant à 7 rayons – Noir

Disque de frein flottant arrière à 7 rayons – Noir

Kit de visserie de disque de frein avant – Chrome

Kit de visserie de disque de frein arrière – Chrome

Repose-pieds Burst – Rond

Carter de distribution Black Fin – Noir vermiculé

Trappe d'embrayage Black Fin – Noir vermiculé

Patin de pédale de frein Burst – Petit

Cache-culbuteur – Noir vermiculé

Pontage de tête de boulon à ailettes – Noir

Levier de frein arrière Edge Cut style billette

Tige de renvoi de sélection anodisée



Note aux lecteurs : Cet article vient compléter l'article « Partie pour accomplir sa mission » [page 50 du numéro Automne 2015]. La moto pilote est aussi en vedette dans l'article sur les « Highway Runaways » [page 38] de ce numéro.





BON A SAVOIR

RALLYES HOG®

Que vous preniez un week-end pour visiter une ville de la région ou que vous soyez à la recherche d'une grande aventure, avec les rallyes HOG, il y en a pour tous les goûts!



HOG.COM/EVENTS

Pour des détails au sujet des rallyes aux É.-U., visitez le www.XXstatehogrally.com en insérant dans le « XX » l'abréviation du nom de l'État qui vous intéresse.

ARRÊTS-ÉPINGLETTE

Planifiez dès maintenant de venir chercher des nouvelles fraîches au sujet du HOG à l'un des arrêts-épinglette de cette année. Vous recevrez une épinglette commémorative et le personnel HOG se fera un plaisir de vous réserver un traitement royal.

RALLYES HOG® 2016

VOICI RON LOKAISINGH, CHAPITRE TORONTO

Dustin A Woods. Photos : Dan Lim.

Ron Lokaisingh fait de la moto depuis 2004, mais il ne s'est joint au Chapitre Toronto qu'en 2014 lorsqu'il a échangé sa Yamaha contre sa moto Street Glide® actuelle. Cette monture-là, c'est son trait d'union avec des gens de tous les horizons, passionnés comme lui de motocyclisme, de liberté et de découverte.



Pourquoi êtes-vous devenu membre d'un chapitre HOG®?

J'ai été invité à une randonnée HOG® il y a quelques années par un ami que je n'avais pas vu depuis belle lurette. Après cela, nous sommes redevenus de très bons amis si bien que nous nous voyons maintenant plus d'une fois par semaine. En fait, un bon nombre de ceux qui sont devenus mes meilleurs amis, je les ai rencontrés dans des événements HOG.

» Qu'est-ce qui vous incite à faire de la moto?

Ça me libère l'esprit. À moto, je trouve des solutions et je me détends. Mon travail est stressant. Quand j'enfourche ma moto, je me déconnecte. J'ai rencontré plein de gens de tous les milieux, mordus comme moi de motocyclisme. C'est formidable de partager cette expérience.

» Quand avez-vous commencé à faire de la moto?

Depuis 2004. J'allais acheter une voiture sport, mais ma femme, Karen, m'a suggéré de me procurer plutôt une motocyclette. Je suis tout de suite allé m'en acheter une avant qu'elle n'ait le temps de changer d'idée.



» **Quelle a été votre première moto Harley®?**

Ma Street Glide 2014 est ma première Harley et je l'adore. Je suis triste quand je dois la remettre à la fin de la saison.

Tout au long de l'hiver, je vais la voir dans le garage et je planifie mes prochains voyages et tout ce que je peux faire pour la personnaliser davantage.

» **À combien de rallyes êtes-vous allé?**

Seulement trois jusqu'ici – un régional, un national, puis un aux É.-U. -, mais j'aurais tellement d'histoires à raconter. La première fois, c'était une randonnée de bienfaisance organisée par le Chapitre Milton, qui ramassait pour l'occasion des languettes de canette. Imaginez : environ 250 motos ensemble sur la route et une immense camaraderie entre tous ces gens venus pour soutenir une bonne cause. C'était génial.

» **Quelle est la randonnée la plus longue que vous ayez faite?**

Nous sommes allés en groupe à Corning, NY, en passant par les routes sinueuses de la Pennsylvanie. Je ne suis pas encore allé plus loin, mais cela ne saurait tarder.

J'ai rencontré plein de gens de tous les milieux, mordus comme moi de motocyclisme. **C'est formidable de partager cette expérience.**



UNE RANDONNÉE DANS LA FORÊT-NOIRE

Frissons garantis dans les cols les plus élevés des Alpes

Marshall Crotin. Photos : David Vella.



À 2 757 m, le Col de Stelvio est le col routier le plus élevé des Alpes italiennes et le deuxième de toutes les Alpes, juste derrière le col de l'Iseran. Pendant quatre semaines en juillet de cette année, Dave Vella et moi avons circulé dans des cols ainsi que sur des autoroutes et routes secondaires dans les Alpes, ici et là en Europe de l'Ouest – France, Suisse, Allemagne, Italie et Autriche – un périple, aussi exaltant que nous l'avions espéré, de 3 815 kilomètres en 13 jours sur une H-D® Ultra Classic® et une H-D® Ultra Limited.

Nous sommes partis de Francfort, en Allemagne, par une chaleur de 38 °C, qui n'a pas dérangé tout au long du voyage. Ce fut l'été le plus chaud jamais enregistré dans les Alpes; on pouvait d'ailleurs voir les glaciers fondre abondamment. Nous avons longé la Moselle, une jolie rivière sinueuse qui traverse l'Allemagne, le Luxembourg et la France jusqu'à Mulhouse, en Alsace. C'est là que nous avons admiré la collection Schlumpf de la Cité de l'automobile, 200 voitures amassées par deux frères qui ont mis leur entreprise en faillite à la suite des dépenses investies dans l'achat et la restauration de ces véhicules. Le musée présente des rues et des rues éclairées par des lampes à gaz où sont garées les voitures, surtout des Bugatti. La collection, la plus importante au monde, regroupe des voitures françaises, allemandes et italiennes, mais malheureusement peu de modèles anglais et de BMW.

Après avoir parcouru ces salles pendant deux heures et demie et nous être baladés en ville, nous avons quitté Mulhouse pour faire une randonnée de 450 kilomètres

jusqu'à Chamonix, en France, en passant par la Suisse. Cela nous a pris 9,5 heures parce que nous avons voulu arrêter à Arracourt, en Lorraine, pour visiter le site de la plus grosse bataille de chars de la Seconde Guerre mondiale en Europe de l'Ouest. Il ne reste malheureusement presque rien pour marquer le site, à part un char Sherman et quelques plaques.

Nous avons aussi fait un arrêt à la frontière suisse pour payer la somme pharamineuse de 32 francs suisses (40 \$), ce



Les cols étaient époustouflants avec leurs nombreux lacets à 180 degrés! Pas d'accotement meuble ni de garde-fou. **Nous avons rapidement amélioré nos techniques de virage lent, simple question de survie!**

qui nous a donné le droit de rouler sur les autoroutes du pays. Nous avons ensuite longé les magnifiques lacs bleu-vert de Neuchâtel et de Genève et lunched en bordure du lac à Montreux. C'est la Riviera suisse dans sa quintessence – un peu beaucoup comme

Monaco – avec des Porsche, des Ferrari et des hôtels cinq étoiles en abondance.

Nous avons choisi le trajet le plus long pour nous rendre à Chamonix, soit le Col du Grand-Saint-Bernard (altitude de 2 469 m) et le très coûteux tunnel du Mont Blanc, long de

26 km (27,40 francs suisses ou 38 \$, aller seulement!).

Notre auberge de montagne était confortable; la bouffe était bonne et il y avait une piscine et un stationnement intérieur. 133 \$ la nuitée. Contrairement au reste de l'Europe, le petit déjeuner n'est pas inclus





Poursuivant notre route vers l'est, nous nous sommes attaqués au col de Stelvio, « la mère de tous les cols ». Il compte 87 virages en épingle d'au moins 180 degrés d'inclinaison en montée et en descente. **Il n'y a pas de garde-fou ou d'accotement et on risque une chute de 900 m le long de la falaise à la moindre erreur.**

en France; la nourriture et l'essence sont chères (à peu près 1,5 fois de plus qu'au Canada). Nous avons exploré à moto les environs de Chamonix pendant deux jours, ce qui nous a permis d'emprunter cinq cols et de visiter les villes olympiques de Val d'Isère et d'Albertville (France). Les cols étaient époustouffants avec leurs nombreux lacets à 180 degrés! Pas d'accotement meuble ni de garde-fou. Nous avons rapidement amélioré nos techniques de virage lent, simple question de survie!

Étape suivante : deux jours à Wassen, en Suisse, dont un entièrement sous la pluie – le seul durant nos quatorze

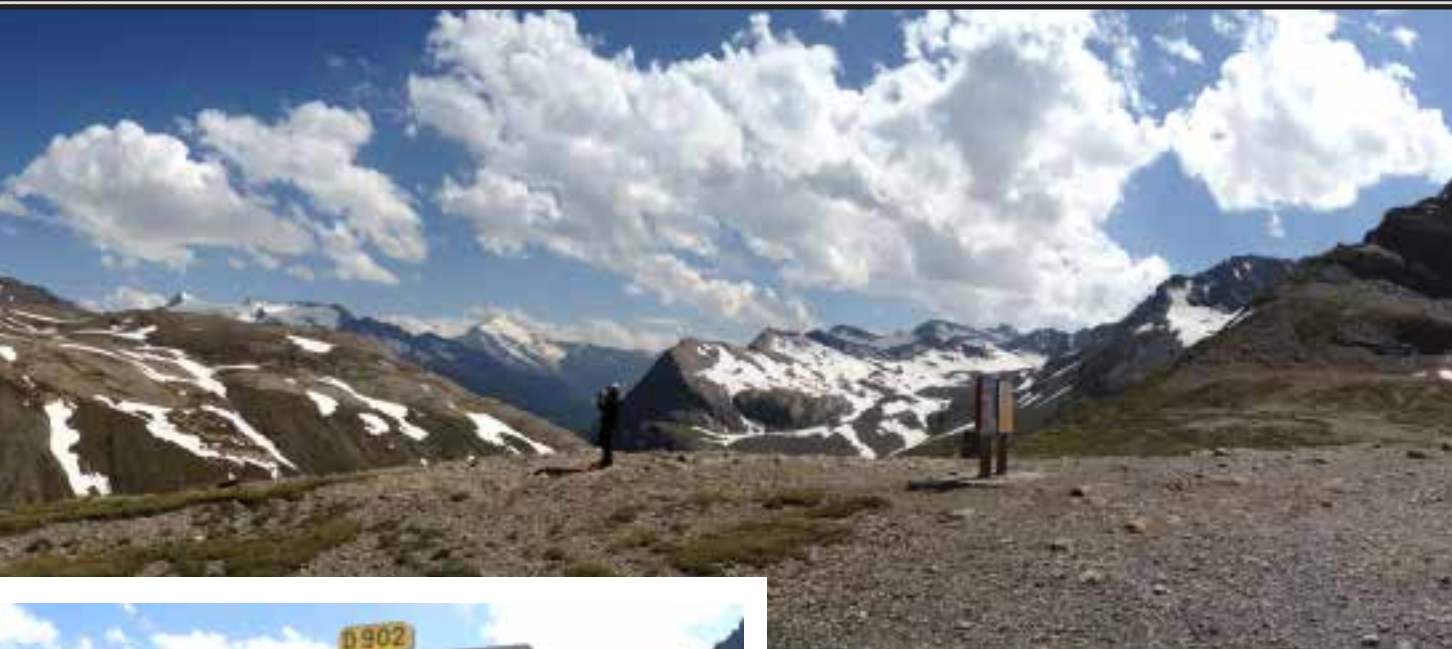
jours. Nous avons traversé le col de Susten d'une altitude de 2 224 mètres. À notre avis, ce fut le plus amusant; la route est bien entretenue et aucun autre col n'offre des vues aussi spectaculaires. Les courbes ont été élargies afin de permettre une transition en douceur d'un lacet à l'autre et à chaque véhicule de bien rester dans sa voie, ce qui n'est pas ordinairement le cas dans les autres cols européens, qui n'ont souvent qu'une largeur d'une voie et demie!

Nous sommes passés par le col du St-Gotthard pour nous rendre à Locarno sur le lac Majeur en Suisse, où nous espérons apercevoir George

Clooney ou Céline Dion parmi les palmiers (oui, il y a des palmiers en Suisse!), mais nous avons dû nous contenter d'un Coca Cola à 4,50 \$. En passant, c'est ici que Dave a eu envie de se payer ma tête. Par une température de 38 à 40 °C, il a secrètement fermé les prises d'air supérieures et inférieures de ma Ultra et mis mon guidon chauffant à la position 4. Puis il a insisté pour que nous partions tout de suite, avant que je ne remarque quoi que ce soit. Vingt minutes plus tard, je me plains d'avoir super chaud aux pieds et aux mains quand finalement je m'aperçois du tour que cet idiot m'a encore joué.

Poursuivant notre route

vers l'est, nous nous sommes attaqués au col de Stelvio, « la mère de tous les cols ». Il compte 87 virages en épingle d'au moins 180 degrés d'inclinaison en montée et en descente. Il n'y a pas de garde-fou ou d'accotement et on risque une chute de 900 m le long de la falaise à la moindre erreur. Le rayon intérieur de la plupart des courbes est d'au maximum 2,5 m (c'est la longueur de l'Ultra!). Ajoutez à cela les motocyclistes italiens cinglés qui effectuent un dépassement dans une courbe sans visibilité sur une route d'une largeur d'une voie et demie à deux fois la vitesse permise quand



il y a des véhicules en sens inverse et vous comprendrez pourquoi la Tail of the Dragon en Caroline du Nord, c'est de la petite bière à côté du col de Stelvio. Une fois le col dompté, nous nous sommes dirigés vers notre hôtel à Murano, en Italie. La vue de notre balcon à 900 mètres au-dessus de la ville était incroyable et le restaurant a remporté la palme de notre voyage pour le rapport qualité-prix.

Après l'Italie, nous avons traversé deux cols, le fameux

col du Brenner en Autriche et un autre en Allemagne, car nous voulions aller voir la résidence d'été du roi fou Louis II de Bavière, le château de Linderhof, érigé au coût de 35 millions de dollars (en dollars d'aujourd'hui) entre 1884 et 1886. Pour revenir au col du Brenner, d'après de très vieilles archives, Hannibal, son armée et ses éléphants l'auraient franchi après le sac de Rome. David a fait presque autant de bruit avec sa radio à tue-tête dans les tunnels!

Après une nuit dans les montagnes du Tyrol en Autriche, nous avons fait le tour du majestueux lac bleu-vert de Constance en Suisse, avant de filer vers la Forêt-Noire en Bavière, en Allemagne. En route, nous avons eu la chance de voir un dirigeable (comme le Hindenburg de 1936) au-dessus du lac de Constance près du Zeppelin Museum à Friedrichshafen, en Allemagne.

La large route panoramique à deux voies qui serpente dans la Forêt-Noire, la *Schwarzwaldhochstrasse*, est faite pour les motocyclistes! Nous avons pris certaines descentes à 100 km/h sur une chaussée impeccable,

un plaisir entrecoupé des lacets négociés à 30 km/h. Dave et moi sommes d'accord pour dire que ce fut la randonnée la plus agréable du voyage. Après deux jours à se balader autour de la Forêt-Noire, à boire d'excellentes bières bavaroises, à déguster le *Schwarzwälder Kuchen* (l'authentique gâteau Forêt-Noire) et à écouter des horloges coucou, nous étions de retour à Francfort, peinés d'avoir à prendre l'avion pour revenir chez nous. Si vous allez en Europe, je crois que le meilleur endroit pour faire de la moto, c'est la Forêt-Noire. N'hésitez aucunement à louer une moto pour une semaine!

UNE ESCAPADE PETIT BUDGET

Deux jours, trois États et plus de 1 200 kilomètres pour moins de 100 \$

Jim Lybbert

Il y a quelques années, j'ai lu un article au sujet d'un motocycliste qui a fait une randonnée épique avec moins de 100 \$ en poche. Cela m'a donné des ailes. Depuis quatre ans, je parle à mon copain de faire la même chose – emporter le strict nécessaire et voir le genre de randonnée qu'on peut faire avec 100 \$*.

Je pilote une Dyna® Wide Glide® 2007 que j'ai achetée neuve (ma première moto Harley®, en passant). L'odomètre indique 117 314 kilomètres et ma monture est toujours aussi fringante.

Samedi matin. C'est le long week-end de la fête du Travail. Pas d'obligations pour les jours qui viennent. Je me dis que

CAMPING	26,00\$
NOURRITURE	8,75\$
ESSENCE	65,00\$
TOTAL	99,75\$

c'est le moment ou jamais! Je vérifie mon portefeuille et le niveau d'essence dans le réservoir de ma moto. Je prends deux boîtes de ragoût et quelques craquelins dans la dépense. Je mets quelques outils dans mon sac, prends ma tente et ça y est. Je suis prêt à partir tout seul comme un grand.

Mon plan, c'était d'éviter les autoroutes inter-États. Je voulais juste circuler sur des routes de campagne ou des State Highways. De Moses Lake, WA, où j'habite, je suis parti vers l'est sur la County Road 3 et, une fois passé la petite ville de Ritzville, j'ai traversé des champs de blé jusqu'à la communauté rurale de Washtucna.

Après une courte pause, j'ai poursuivi ma route à travers la région de Palouse le long de la Snake River, où j'ai pu admirer de beaux paysages et respirer de l'air vivifiant. Bien vite, il m'a fallu remplir mon réservoir et commencer à dépenser. J'ai continué à filer vers l'est sur la U.S. 12 en empruntant le Lolo Pass pour me rendre à Missoula, MT, non sans avoir traversé la Clearwater National Forest – un trajet de 350 kilomètres qui m'a tout simplement époustoufflé. Très vite, il n'y eut plus aucune circulation. Juste la rivière, la route, ma Harley et moi.

À mon arrivée à Missoula, mon estomac criait famine. À cause des risques d'incendie élevés, les feux de camp étaient interdits. Alors pas question de réchauffer mon ragoût. Une heure avant la tombée de la nuit, je me suis trouvé

une tasse de soupe instantanée et de l'eau chaude. Il était maintenant temps d'aller au lit; alors j'ai demandé s'il y avait des terrains de camping dans les environs. Peu après, j'ai pu, pour la somme de 26 \$, monter ma tente et m'installer dans mon sac de couchage.

Dès 5 h 30 le lendemain, j'étais prêt à poursuivre mon aventure, mais je ne pensais qu'à une chose en sortant du parc : mon café! Je me suis donc arrêté à un relais routier où j'ai englouti mon café avec six mini-beignes et fait le plein. Il me restait à peu près 34 \$ et j'avais fait à peu près la moitié du chemin. J'ai emprunté la U.S. 93 pour me rendre au Montana Highway 200, d'où j'ai filé en direction ouest pour le retour à la maison. Par ce beau dimanche matin un peu frisquet, il n'y avait à peu près aucune circulation. Avec les Bitterroot Mountains à ma gauche et la Clark Fork River à ma droite, cette balade sur certaines des plus belles routes panoramiques du Montana m'a ébloui, d'autant que le parcours m'a fait traverser de pittoresques localités et permis d'admirer des buildings d'antan.

Avec l'aiguille dans le rouge, j'ai réussi à me rendre jusqu'à Sandpoint, ID. Il ne me restait plus que 21 \$ – bien assez pour m'acheter une bouteille d'eau et un sac de croustilles avant de filer vers Spokane, WA. Une fois rendu dans la petite ville de Davenport, WA, je n'avais plus que 160 kilomètres à parcourir pour arriver à la maison et un demi-réservoir d'essence. J'ai acheté pour 10 \$ d'essence et le reste a servi à l'achat d'une boisson énergétique et de friandises. J'ai continué sur le State Highway 28 et, quand je suis descendu de ma moto devant ma porte, j'avais 1,25 \$ en poche et un demi-réservoir d'essence.

Deux jours, trois États et 1 235 kilomètres pour 99,75 \$. Ce fut une randonnée d'un million pour moins de cent dollars!

* Tous les montants sont en dollars US.



LA PRISE DU DRAPEAU

Un chapitre albertain joue fraternellement un tour à un autre



Jon Buhnai

Il y a quelques années, quelques-uns d'entre nous du Bordertown Chapter Lloydminster ont participé au rallye HOG® à Medicine Hat, AB, où nous nous sommes follement amusés. C'est là que nous avons fait la connaissance de certains membres de l'Oilsands Chapter de Fort McMurray avec qui nous sommes devenus amis. Au cours des dernières années, nous nous sommes donné rendez-vous à différents rallyes, dont celui de Sturgis.

En juin 2014, Oilsands a eu besoin de bénévoles pour un spectacle aérien à Fort McMurray. Dix-huit d'entre nous ont répondu à l'appel et ce fut de nouveau une partie de plaisir. Puis, lorsque nous avons organisé notre quatrième Randonnée des jouets annuelle, 14 membres du chapitre Oilsands sont venus nous prêter main forte, ce qui a cimenté les liens de fraternité entre nos deux clubs. Cet été, six d'entre nous se sont rendus à Fort McMurray pour participer à la cinquième

randonnée Toys for Tots annuelle de l'Oilsands Chapter. C'est comme si nous formions un seul grand chapitre.

Et c'est ici que l'histoire se corse. Nous sommes chez eux en train de participer à l'un de leurs événements et soudainement une idée jaillit : nous devrions leur voler leur drapeau. Tout était arrangé. Malheureusement, ils décident de changer les plans. Nous croyons que les nôtres sont déjoués, mais nous offrons de les aider et, dans le

temps de le dire, le drapeau vole derrière ma moto. On fait quoi maintenant? Bien voyons, on le prend en photo le long du chemin du retour.

Nous nous sommes mis en route par un dimanche matin frisquet – il faisait 2 °C – avec la ferme intention de nous arrêter ici et là pour nous réchauffer et prendre des photos avec le fameux drapeau. Nous avons bien failli être démasqués deux fois par des membres du chapitre Oilsands qui étaient dans une auto derrière nous, mais nous avons réussi à rentrer chez nous, sains et saufs, avec le drapeau et des photos épatantes.

Le week-end suivant, nous tenions notre cinquième Randonnée des jouets annuelle et nous savions que 17 membres du chapitre Oilsands allaient venir. La journée a été un succès, d'autant que le temps était radieux. Après la randonnée, nous avons clôturé le tout par un souper au bifteck et une soirée cabaret.

Pour le cabaret, nous avons prévu quelques prestations, dont la remise solennelle du drapeau à ses propriétaires légitimes. Nous avons donc invité le directeur, le directeur adjoint et un autre membre que nous connaissons tous très bien à venir sur la scène en compagnie des bandits de Bordertown qui avaient volé le drapeau. Avec un petit topo pour expliquer le contexte, nous avons remis au chapitre Oilsands une boîte contenant le drapeau et toutes les photos prises sur le chemin du retour. Heureusement pour les voleurs du drapeau, personne ne leur en a tenu rigueur. En fait, tout le monde a bien ri de cette histoire.

Au cours des cinq dernières années, notre club a eu beaucoup de plaisir et nous sommes ravis de partager de si bons moments avec le chapitre Oilsands. J'espère que cela incitera d'autres chapitres HOG à tisser des liens avec d'autres clubs de leur voisinage.

Qui sait? Peut-être aurez-vous envie de jouer à la prise du drapeau?

TOUT OU PRESQUE RIEN

Deux motocyclistes comparent leurs stratégies de camping à la dure

Josh Kurpius

Tout a commencé lorsque Jim Fritz, un membre HOG®, nous a envoyé une photo de tout son équipement de camping étalé sur une bâche. Nous étions impressionnés, c'est le moins qu'on puisse dire, par sa rigueur et sa minutie. Tout était prévu et tout rentrait sur la moto – et c'était sans compter ses vêtements et autres articles indispensables quand on part en randonnée.

Cela nous a aussi amenés à penser à Josh Kurpius, l'un de collaborateurs photographes de HOG® Magazine, qui adopte une approche complètement opposée. Josh passe une bonne partie des mois plus chauds sur la route; il fait de la moto avec des amis, de boulot en boulot, sur son chopper extrêmement dépouillé et s'arrête pour dormir dans des terrains de camping. Il se débrouille pour tout mettre ce dont il a besoin – incluant son équipement photo et les outils de base qu'il faut pour que sa moto continue à rouler – dans quelques petites sacoches.

Quelle est la meilleure approche? Cela dépend, bien sûr, des moyens financiers dont vous disposez, du niveau de confort que vous recherchez et de l'importance que vous accordez à des vêtements propres et à des douches chaudes.

JIM : TOUT EMPORTER

Au fil des 30 dernières années, mon bon ami Lou Bischoffer et moi avons cumulé des milliers de milles ensemble au cours d'innombrables randonnées d'une journée et de voyages de camping. À nous deux, nous avons eu un grand nombre de motos, diverses copines et une couple d'épouses. Outre les nombreux milles parcourus lors de nos randonnées estivales d'une journée, nous faisons chaque année un voyage de camping de deux semaines sans autre plan qu'une direction. En 2014, nous avons roulé de chez nous, dans le nord-est de l'Illinois, jusqu'au fleuve Mississippi, puis vers le



sud jusqu'à La Nouvelle-Orléans, ensuite jusqu'au Barber Motorsports Park Museum et enfin en direction nord jusqu'à la course MotoGP à Indianapolis avant de prendre le chemin du retour. Nous dormons dans une tente tous les soirs et jamais nous ne faisons des réservations. Nous aimons improviser. Il faut dire que nous utilisons maintenant une appli iPad appelée « Allstays », qui indique où sont les terrains de camping, mais nous ne planifions pas trop à l'avance.

J'ai fait ce voyage sur ma Ultra Limited 2011 (sur cette photo), mais, une fois de retour à la maison, je l'ai échangée contre une Ultra Classic® 2014. C'est la moto que je vais prendre pour notre voyage de 2015. Destination : dans cette direction-là. Peu importe ce qui arrive, je saurai tout de suite où trouver ce qu'il me faut.



JIM FRITZ

Grayslake, Illinois

ÂGE : 53 | OCCUPATION : SEMI-RETRAITÉ

Sacoches à droite : petite trousse à outils, petit compresseur d'air, tiges d'obturation pour réparer les pneus, câbles de démarrage, hache, réchaud randonnée au gaz avec du carburant, cafetière, petit ventilateur pour la tente, petite bouteille d'huile H-D®, allume-feu.

Sacoches à gauche : vêtements.

Valise Tour-Pak® : vêtements, iPad, divers chargeurs, lampe de poche, lunettes de soleil, tasses à café, lotion solaire, chasse-moustiques, liquide lave-glace, débarbouillettes humides, papier de toilette.

Sac étanche 1 : sac de couchage, oreiller, coussin (rangé sur la selle arrière).

Sac étanche 2 : tenue imperméable deux pièces attachée sur la valise Tour-Pak, tente et petite chaise de camping attachées sur la valise Tour-Pak, glacière souple et bâche allant au sol sur la selle arrière, sous le sac étanche 1.

Compartment du carénage inférieur : corde, appareil-photo.



JOSH : PRESQUE RIEN

Au début, mes amis et moi partions pour de longs voyages à moto, sans plan et sans argent. Nous nous mettions en route tout simplement. Jamais nous ne dormions dans une chambre. S'il le fallait, nous nous couchions tout simplement par terre.

Ce que j'ai appris au cours de la dizaine d'années pendant laquelle j'ai voyagé comme cela, c'est qu'il vaut la peine d'investir dans un équipement décent. Dans le temps, j'emportais juste une grande bâche. Le soir, je l'étendais sur le sol, stationnais ma moto à un bout, l'enveloppais autour de ma moto et fixais l'autre bout avec un piquet dans le sol. Comme abri de fortune, ce n'était pas si mal. Cela me protégeait un peu de la pluie, mais pas des moustiques et du froid.

Aujourd'hui, j'emporte une tente spéciale conçue de manière à ce que ma moto (ou une table de pique-nique ou quelque autre structure) remplace les pieux. Elle est très peu encombrante (elle prend moins de place que ma bâche) et elle me protège contre la pluie et les moustiques. Elle peut même loger deux personnes (collées) si je l'installe comme il faut.

Le seul problème, c'est que je ne peux pas prendre ma moto si la tente est en

place. C'est parfait pour dormir une nuit, mais si je veux rester quelque part pendant plusieurs jours (comme à Sturgis), j'emporte plutôt une petite tente autoportante. Elle n'est pas très haute – il faut ramper pour entrer à l'intérieur –, mais elle se range de manière presque aussi compacte et elle est parfaite en cas d'intempérie, y compris s'il gèle, s'il pleut ou s'il vente comme il arrive parfois à Sturgis.

La plupart du temps, nous faisons du camping « sauvage », c'est-à-dire que nous dressons notre tente là où on trouve un coin, comme derrière une grange abandonnée. Nous n'apportons pas de bouffe ni d'ustensiles de cuisine; quand nous arrivons quelque part, nous achetons des hot-dogs, des côtelettes de porc ou quelque chose du genre que nous faisons cuire sur un feu de camp. Idéalement, nous cherchons un endroit où il y a une rivière ou un lac tout près pour pouvoir nous rafraîchir et nous laver après une longue journée sur la route.



JOSH KURPIUS

Rockford, Illinois

ÂGE : 33

OCCUPATION : PHOTOGRAPHE PIGISTE

Camping : tente nomade Abel Brown, sac de couchage 32 Degree Guide Series, petit matelas autogonflant Therm-a-Rest, oreiller gonflable, pieux robustes.

Pièces et accessoires : trousse à outils spéciale pour le chopper Ironhead Sportster® (tailles compactes, le cas échéant); diverses pièces de rechange : par ex., chambres à air, régulateur de tension, vis platinées et condensateur, ampoules, écrous et boulons, joints, câbles, etc.; un gallon d'essence et deux pintes d'huile.

Équipement photo : Canon 5D Mark III et trois lentilles, batteries/chargeur, cartes mémoire/lecteur de cartes, ordinateur/chargeur, nettoyeur à lentilles.

Équipement de randonnée : tenue imperméable/isotherme, gants (légers et épais), casque avec écran facial amovible (pour les États où le port est obligatoire et pour la pluie et le froid), blouson en cuir H-D, sweatshirt avec capuchon Carhartt, caleçon long.

LE GRAND NORD

42 jours de routes, de températures et de vues extrêmes

Lucie Rouleau

Alain et moi nous sommes rencontrés en 2007; il pilotait alors une H-D® Electra Glide® Classic. La première année, j'ai observé, assise sur la selle arrière. J'ai appris à changer de vitesse et j'ai compris toute l'importance de la stratégie SEE (scrutez, évaluez et exécutez). En 2008, j'ai suivi un cours de motocyclisme parrainé par le Conseil de la sécurité à Ottawa, obtenu mon permis et acheté ma première moto.



Nous avons pris notre retraite en juillet 2013. Comme l'été était avancé, nous sommes allés à moto à Terre-Neuve, mais déjà nous pensions à une randonnée pancanadienne jusqu'en Alaska. Alain a toujours voulu aller en Alaska et il était certain qu'après avoir cumulé plus de 100 000 km sur ma propre moto (nous adorons rouler et nous parcourons jusqu'à 25 000 km par année), j'étais prête, peu importe les conditions routières qui nous attendaient.

Ce voyage à moto, nous l'avons fait au cours de l'été 2014 sur nos deux H-D® FLTRX Road Glide®. Voici notre journal de bord pour ces 42 jours sur la route.

- **10 juin** : Casselman, ON, à Sault Ste-Marie, ON, 900 km. Nous avons vu un ours traverser la route. La première d'une série de rencontres.
- **19 juin** : Sault Ste-Marie à Dryden, ON, 1 053 km. Entre Marathon et Terrace Bay, nous avons presque heurté un orignal surgi de nulle part.
- **20 juin** : Dryden à Winnipeg, MB. Nuageux avec quelques averses. À notre arrivée au très beau café-couette Gîte de la Cathédrale, Jacqueline, la proprio, nous suggère d'aller visiter la cathédrale. Souper délicieux au resto Chez Sophie, situé sur le pont.
- **21 juin** : Winnipeg. Visite de la Monnaie royale canadienne et du musée du Manitoba.
- **22 juin** : Winnipeg à Regina, SK. Dodo au Wenxin Bed and Breakfast.
- **23 juin** : Regina. Nous allons faire un tour chez le détaillant Harley-Davidson® de Regina et nous marchons 10 km pour voir le défilé du sergent-major de la Gendarmerie royale.
- **24 juin** : Regina à Swift Current, SK. Visite des Big Muddy Badlands. Ces routes de gravier, pleines de trous et de crevasses, ne sont pas faites pour des motos de route. J'ai presque perdu la maîtrise de ma monture et, sous la force de l'impact, j'ai brisé la poignée de ma valise.
- **25 juin** : Swift Current à Calgary, AB. Deux jours chez un cousin et changement d'huile chez le détaillant Harley-Davidson de Calgary (très bon service). Visite du Royal Tyrrell Museum et des badlands – superbe!
- **27 juin** : Calgary à Banff, AB. Aujourd'hui, la vraie raison de notre voyage commence :

les routes panoramiques, les montagnes, la neige, les glaciers et les chutes d'eau. Nous n'en croyons pas nos yeux. Au lac Louise, nous avons pris le téléphérique pour profiter des vues panoramiques sur le lac et les montagnes.

- **28 juin** : Banff à Grande Cache, AB. Ici aussi, les montagnes sont une pure merveille. En les traversant, nous avons vu des wapitis, des caribous et des élans. Notre motel, l'Acorn, est niché dans les montagnes.

- **29 juin** : Grande Cache à Fort Nelson, BC, 700 km. Nuageux. Un cerf a traversé la rue sous nos yeux. De petites averses nous ont fait ralentir. Les routes étaient couvertes de sable, donc glissantes et dangereuses. Après le lunch, le soleil est sorti et nous avons enlevé nos tenues imperméables. Nous avons vu des ours le long de la route. Jusqu'ici, nous avons parcouru 5 500 km en 11 jours sur la route.

- **30 juin** : Fort Nelson à Watson Lake, YT. Pluie. Sur la route entre les montagnes, nous nous sommes arrêtés à une aire de repos, où j'ai pris des photos pour montrer à quel point les montagnes sont hautes. Un ours a gravi la colline, mis sur deux pattes sur le garde-fou et nous a regardés. Inutile de dire que nous sommes revenus vers nos motos en oubliant de prendre sa photo. Pas question de retourner pour le poser.

- **1^{er} juillet** : Watson Lake à Whitehorse, YT. 25 km sur du gravier et un long pont en acier. Visite du Miles Canyon à Whitehorse – vraiment beau!

- **2 juillet** : Whitehorse à Dawson City, YT. Encore des sections en gravier. Beaucoup de construction et de boue. Pas facile.



Dawson City, là où la route prend fin, est une belle ville.

- **3 juillet** : Dawson City à Tok, AK. Nous avons pris le traversier à Dawson City. Ensuite le Top of the World Highway – 107 km de gravier et de sable sur une route étroite avec un accotement meuble, mais de la splendeur partout quand on a une minute pour regarder le paysage. Après la traversée de la frontière en Alaska, beaucoup de grosses pierres pointues. La route était en construction sur 20 km; du gravier, mais pas trop problématique. Par la suite, une route de sable et de terre battue jusqu'à Chicken, village de 15 habitants. Très heureux d'arriver en vie au Young's Motel à Tok. Quelle journée!
- **4 au 7 juillet** : Alaska. Nous avons roulé de Tok à Valdez – wow! Des routes panoramiques avec de superbes montagnes, glaciers, chutes et rivières. Le lendemain, nous avons filé jusqu'à Anchorage, la principale ville de l'Alaska, encore une fois sur de belles routes panoramiques. Nous y avons dormi deux nuits. Nous avons eu le temps d'aller chez le détaillant Harley-Davidson et à Cooper Landing. Après, retour à Tok.
- **8 juillet** : Tok à Whitehorse. Il y a deux façons de se rendre en Alaska et les deux routes ne sont pas de tout repos. Il pleuvait et nous avons eu droit de la boue, à des nids-de-poule et à de la construction sur 115 km. J'ai demandé à mon ange (ma sœur Lisa, qui est au ciel) de nous protéger. Le trajet nous a pris six heures.
- **9 juillet** : Skagway, AK. Pas de moto aujourd'hui. Nous sommes allés en autobus jusqu'à Skagway pour ensuite

aller nous balader en train sur le « Scenic White Pass & Yukon Route Railway of the World ». Skagway a conservé ses bâtiments d'époque comme Dawson. Nous avons vu quatre gros bateaux de croisière, qui déversent beaucoup de touristes dans cette petite ville.

- **10 juillet** : Whitehorse à Watson Lake. Il a fallu revenir sur nos pas parce qu'il n'y a qu'une seule route.
- **11 juillet** : Watson Lake à Stewart, BC. Routes étroites, gravier et trous. Quatre heures pour parcourir les 250 premiers kilomètres. Le reste de la route jusqu'à Stewart était magnifique, surtout les 60 derniers kilomètres avec ses montagnes, ses glaciers et ses rivières.
- **12 juillet** : Stewart à Houston, BC. Visite du cinquième plus ancien glacier du monde. La route qui y mène est étroite; il y a du gravier, des trous et de grosses pierres. La vue sur les montagnes en allant vers Houston est splendide.
- **13 juillet** : Houston à Prince George, BC. 300 km. Soleil et 25 °C.
- **14 juillet** : Prince George à 100 Mile House, BC. 36 °C. Changement d'huile et achat de pneus neufs pour la moto d'Alain chez le détaillant Harley-Davidson de Prince George (excellent service).
- **15 juillet** : 100 Mile House à Osoyoos, BC. Nous avons pris le Highway 24 vers le Highway 97. De belles routes panoramiques qui traversent des montagnes et sont parsemées de lacs et de rivières. Nous sommes allés faire un



Sur la route des vins, arrêt à un kiosque de fruits où **nous avons cueilli des pêches et des cerises dans les arbres.**





... plus de
21 000 km en
42 jours **avec
moins de
12 heures de
pluie et aucun
accident ni
aucune chute.**

tour chez le détaillant Harley-Davidson de Kamloops. L'endroit est gigantesque; on nous a donné en cadeau deux épinglettes. Visite aussi chez le détaillant H-D de Kelowna, mais pas d'épinglettes. Sur la route des vins, arrêt à un kiosque de fruits où nous avons cueilli des pêches et des cerises dans les arbres. 41 °C à notre arrivée au Lake View Motel à Osoyoos. Baignade dans la piscine et souper dans un restaurant avec vue sur le lac.

- **16 juillet** : Osoyoos à Lillooet, BC. Sur les routes 3, 5A, 8, 1 et 12 à travers les montagnes le matin. Dans l'après-midi, des zigzags incroyables avec des vues tout aussi incroyables. À notre arrivée au Mile-O-Motel à Lillooet, il faisait 38 °C. Cette petite localité est nichée au cœur de majestueuses montagnes.
- **17 juillet** : Lillooet à Whistler, BC, à Campbell River, BC, par le traversier. À moto sur le Highway 99 – une autre route splendide qui se faufile entre des montagnes, des lacs et des rivières avec des lacets en montée et en descente. J'ai adoré! Après, une heure et demie sur le traversier qui fait la navette entre Lions Bay et Nanaimo sur l'Île de Vancouver. Re-wow! Nous avons ensuite roulé jusqu'à Campbell River où nous nous sommes installés au Vista Del Mar Motel donnant sur l'océan.
- **18 juillet** : Campbell River à Victoria, BC. Sur la route qui longe le littoral. À Victoria, visite du centre-ville pour voir les caravanes flottantes dans l'Inner Harbour et manger du poisson frit et des frites dans une cantine. C'est une très belle ville.
- **19 juillet** : Victoria. Chez le détaillant

H-D®, où une dame nous a fortement recommandé d'aller visiter les Jardins Butchart, ce que nous avons fait juste après être allés au Mount Douglas Park. Excellente vue sur Victoria. Souper aux Jardins Butchart; un groupe chantait des chansons des Beatles.

- **20 juillet** : Victoria à Aberdeen, WA, par le traversier Black Ball. Nous avons roulé sur la 101 en direction sud à travers l'Olympic National Park, où nous avons vu des arbres gigantesque. La route traverse aussi des montagnes et est bordée de lacs verts et bleus. Une merveille.
- **21 juillet** : Aberdeen à Gold Beach, OR. Toujours sur la 101S. Parcours magnifique entre les montagnes et l'océan Pacifique. Arrêt chez le détaillant Harley-Davidson à Coos Bay, OR. Pas d'épinglettes.
- **22 juillet** : Gold Beach à Susanville, CA. Sur la 101 vers Eureka, CA, puis sur la 299, située dans un beau décor de montagnes, et ensuite sur la 44 est jusqu'au Travel Inn à Susanville.
- **23 juillet** : Susanville à Ely, NV. Quand nous nous sommes mis en route à 7 h 30 du matin, il faisait déjà 35 °C et il ventait très fort. Nous avons pris la grand-route et sommes arrivés à un Motel 6 avec une piscine (Dieu merci).
- **24 juillet** : Du Nevada au Colorado en passant par l'Utah. À notre départ à 7 h, il faisait 25 °C et le soleil brillait. Nous avons circulé sur la Route 50 pendant quatre heures dans le désert à 40 °C, puis sur la 70 sur une distance d'environ 120 km. Une route magnifique à travers des badlands et des canyons.
- **25 juillet** : Du Colorado au Nebraska. 23 °C

à notre départ. Beau soleil. Nous avons roulé pendant environ deux heures avant de nous arrêter à un poste d'essence où deux gars nous ont conseillé de traverser Denver avant 11 h pour éviter les embouteillages et de nous habiller plus chaudement pour affronter le froid. Ils avaient raison – la température est passée de 25 °C à 12 °C en deux minutes lorsque nous avons traversé les Rocheuses. Le Highway 70 est une route panoramique très intéressante avec ses montagnes, ses canyons, ses lacs et ses tunnels. Juste avant Denver, nous pouvions sentir la chaleur de nouveau. En deux minutes, le mercure est monté de 12 °C à 5 °C. Incroyable! C'était maintenant le temps d'enlever des couches au plus vite. Puis en route vers le Nebraska, où nous avons dormi.

- **26 juillet** : Du Nebraska à l'Iowa. Sur le Highway 80. C'est ce jour-là que nous réalisons que le voyage tire à sa fin.
- **27 juillet** : Iowa à Joliet, IL. Beau temps ensoleillé. Nous nous payons une belle chambre avec un très grand lit pour 49 \$ au Red Roof Inn.
- **28 juillet** : Joliet à Sarnia, ON. Nuageux et froid. En route à 5 h 30 du matin pour éviter les embouteillages.
- **29 juillet** : Sarnia à Casselman, ON. Temps ensoleillé. De retour à la main, sains et saufs.

Enfin, ce voyage s'est révélé plus difficile que ce que j'avais imaginé, surtout à cause de l'état de certaines routes, mais le bilan est positif : plus de 21 000 km en 42 jours avec moins de 12 heures de pluie et aucun accident ni aucune chute.

IL ÉTAIT UNE RANDONNÉE

Des motocyclistes de Halifax hantent les rues en compagnie d'une escorte policière

Michael Campbell



Le matin du 25 octobre 2014, journée de la Privateers Harley-Davidson Ghoul Ride, le temps était plutôt déprimant. La menace de pluie m'inquiétait, pas seulement à cause des effets potentiels sur le nombre de participants, mais aussi parce que, en tant que principal capitaine de route pour le Central Chapter Nova Scotia, la sécurité était cruciale pour moi, d'autant que les rues étaient jonchées de feuilles.

Nous devons nous mettre en route à 11 h et être de retour 50 minutes plus tard. Je suis arrivé dès 9 h chez Privateers Harley-Davidson pour pouvoir régler les détails de dernière minute. Mon bon ami et membre du chapitre Dave Tannahill avait fait les arrangements nécessaires pour que

nous soyons escortés par des policiers de Halifax. Et c'est ainsi que le constable Peter Webber est arrivé à 10 h 30, après avoir parcouru sur sa moto de police Harley-Davidson® la route que nous allions suivre, et m'a informé que lui-même et quatre autres constables allaient être de la partie.

Les participants ont commencé à arriver costumés et avec leurs motos décorées pour l'Halloween. À 10 h 40, nous avons 16, prêts à hanter les rues de la ville. Après de brèves consignes de sécurité et la prise de quelques photos de circonstance, nous sommes mis en route en formation décalée. Ma femme et moi étions en tête sur notre moto arborant fièrement le drapeau de notre chapitre.

Le plus exaltant peut-être était de voir le constable Webber rouler devant moi et les autres constables répartis de manière à veiller à la sécurité de notre groupe. C'était comme si les ronds-points, les feux de circulation et les panneaux d'arrêt n'existaient pas. Les constables nous devançaient d'une intersection à l'autre, écartant ce qui aurait pu bloquer notre passage. Je ne me souviens pas d'avoir été arrêté suffisamment longtemps pour devoir mettre le pied par terre même une fois tout au long de notre trajet de 25 kilomètres.

Parcourir les rues achalandées du centre-ville de Halifax escorté par la police régionale fut un moment de grande fierté pour notre chapitre. On aurait dit que le temps s'était arrêté et que rien d'autre ne comptait, car nous étions le centre de l'attention. C'était merveilleux de voir l'air des adultes et des enfants sur les trottoirs qui riaient et nous pointaient du doigt.

Dès notre retour trop hâtif chez Privateers Harley-Davidson, chacun a tenu à remercier les policiers qui avaient aussi gentiment accepté d'escorter la toute première randonnée du Central Chapter. Leur attention au moindre détail et leur professionnalisme nous ont ébahis. Nous espérons poursuivre cette relation avec la Halifax Regional Police dans nos activités futures.



Je tiens à remercier personnellement ces policiers d'avoir contribué à rendre si mémorable cette randonnée du Central Chapter – sans un ordre particulier, les constables Peter Webber, Jeff Winters, Marshall Williams, Brian Lillington et Sean Flynn, sans oublier le chef de police, Jean-Michel Blais.

AVANT LE COMMENCEMENT

D'anciens documents font la lumière sur la « préhistoire » de la Motor Company

Bien des histoires ont une pierre de Rosette, un artefact qui relie des sources connues. Deux nouvelles additions aux archives du Harley-Davidson Museum® viennent éclairer les tout premiers débuts de l'entreprise et aident à expliquer comment quatre jeunes hommes ont échappé au sort de plus de 170 compagnies qui n'ont pas survécu longtemps après la naissance de l'industrie automobile américaine. On connaissait bien l'existence de ces deux documents, mais maintenant ils font partie de façon permanente des archives de la Motor Company.

Récemment acquis après avoir appartenu à un particulier pendant des décennies, un dessin technique d'un « moteur de vélo » exécuté par William Harley en 1901 est le plus ancien document connu de Harley-Davidson. Il y est indiqué la cylindrée du moteur, seulement 7 po³, ce qui laisse supposer qu'il ne pouvait alimenter rien de plus qu'un vélo. Les cadres de bicyclette n'ayant jamais été conçus pour accommoder un cycliste et un moteur, les fondateurs ont vite fait d'abandonner l'idée d'un vélo motorisé pour plutôt se concentrer sur le cadre en boucle plus robuste de la toute première moto de la compagnie.

Ce type de cadre pouvait recevoir un moteur plus gros et celui qui a été utilisé pour les premières motos produites par Harley-Davidson différait énormément du dessin original. Avec l'aide d'Ole Evinrude, lui aussi de Milwaukee, (oui, l'inventeur du premier moteur hors-bord), et l'influence des premières avancées dans les moteurs à combustion interne en Europe, les fondateurs ont créé un moteur de 25 po³ avec un plus grand volant d'inertie.

En 1903, Walter Davidson s'est joint à ses frères Arthur et William, apportant à la compagnie les compétences en usinage qu'il avait acquises dans l'industrie ferroviaire. Au cours de cette première année clé, ils ont vendu seulement trois motos, mais le design solide du cadre et du moteur de Harley-Davidson a propulsé la compagnie à l'avant-scène du jeune marché déjà encombré de la motocyclette.

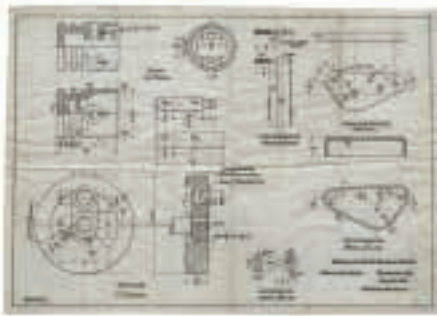
Pendant ce temps, les fondateurs avaient quitté le sous-sol de la maison familiale pour s'installer dans la cour arrière dans une remise en bois de 3 x 4,5 mètres, qu'ils allaient par la suite agrandir. Mais leurs plans étaient ambitieux et, très vite, « l'usine » allait être trop petite.

C'est alors qu'ils ont voulu acheter un terrain, à une rue de là, mais l'argent n'était pas au rendez-vous. Un autre document récemment acquis montre ce qui fut

sans aucun doute le premier emprunt contracté par la Harley-Davidson Motor Company. Dans un billet à ordre signé le 6 juillet 1904, Arthur and Walter Davidson s'engagent à rembourser à leur oncle, James McLay, un apiculteur de 80 ans habitant Madison, WI, la somme de 170 \$.

À la nouvelle adresse de Harley-Davidson sur la Chestnut Street, devenue plus tard la Juneau Avenue (en hommage à Solomon Juneau, cofondateur de Milwaukee), les fondateurs ont construit un bâtiment en bois de 208 m². Deux ans après, ils l'agrandissaient et, entre 1910 et 1913, ils ont érigé un bâtiment encore plus vaste, cette fois en briques rouges. Au fil des 13 années qui ont suivi, le site a encore pris de l'expansion pour atteindre une superficie de production de 46 000 m². En 1926, l'entreprise fabriquait plus de 22 000 motos par année.

En soixante ans, jusqu'à ce que la production déménage à York, PA, en 1973, l'usine de la Juneau Avenue a fabriqué plus d'un million de pièces et accessoires. Aujourd'hui, c'est le siège social international de Harley-Davidson Incorporated, et il est toujours dans le quartier où la compagnie est née grâce à l'imagination fertile de quatre jeunes hommes et du coup de pouce d'un oncle.



EN HAUT : Ce dessin d'un premier moteur de vélo exécuté par William Harley est identifié comme la « Sheet 2 » ; on ignore où se trouvent les autres feuilles. EN BAS : La deuxième usine sur la Chestnut Street en 1907 ; ce fut le bâtiment intermédiaire entre la remise en bois et l'usine en briques rouges de 1913.



CANADIENNE VOICI L'ÉQUIPE HOG®



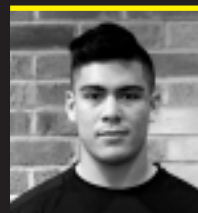
Jo Figueiredo
Directrice du marketing
Moto : V-Rod®
Membre HOG® depuis :
4 ans



Karen Mayberry
Responsable,
expérience du client
Moto de rêve :
Low Rider™
Membre HOG® depuis :
3 ans



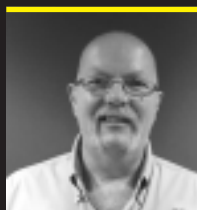
Scott Clark
Responsable, relations
publiques, médias sociaux et
marketing électronique
Moto : Dyna® Low Rider™
100th Anniversary
Membre HOG® depuis :
12 ans



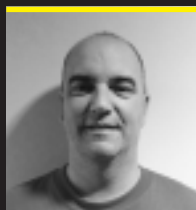
Jaden Rioux
Coordonnateur du
HOG
Moto de rêve :
Wide Glide®
Membre HOG® depuis :
3 ans



Vern Wilson
Directeur régional,
Ontario
Moto : Ultra Limited
Membre HOG® depuis :
18 ans



Len Bowman
Directeur régional,
Ouest
Moto : Ultra Classic®
Membre HOG® depuis :
12 ans



Michel-André Roy
Directeur régional,
Québec
Moto :
Heritage Softail™
Membre HOG® depuis :
6 ans



Brad Carvery
Directeur régional,
Prairies
Moto : Street Glide®
Membre HOG® depuis :
22 ans

AVANTAGES OFFERTS AUX MEMBRES

HOG® MAGAZINE CANADA Vous l'avez entre les mains. Des récits de randonnées, des articles instructifs et techniques, des informations sur les produits, des témoignages de membres et plus encore.

HOG HOTWIRE! Distribué aux membres HOG® canadiens quatre fois par année (six semaines après la parution de chaque magazine imprimé), HOTWIRE! vous tient au courant des dernières nouvelles et vient vous inspirer pour vos prochaines randonnées avec des récits de randonnée, des profils de membres et des outils multimédia.

ASSISTANCE ROUTIÈRE Vous êtes automatiquement couvert lorsque vous en avez le plus besoin. Le forfait standard de l'Assistance routière HOG® vous offre une couverture unique pouvant aller jusqu'à 100 \$.

RÉCOMPENSES RIDE REWARDS™ BEST WESTERN Ici, la convivialité d'un hôtel à l'égard des motocyclistes acquiert une toute nouvelle signification : surclassement gratuit, 15 % de points prime à chaque séjour et au moins 10 % de rabais dans tous les établissements Best Western en Amérique du Nord et à Hawaï.

ÉVÉNEMENTS HOG® Une excellente façon de demeurer actif au sein du HOG – des randonnées de chapitres locaux aux rallyes régionaux,

Vous êtes fidèle à votre moto Harley-Davidson®. Laissez maintenant le Harley Owners Group® vous en redonner un peu. Le HOG® vous donne accès à des avantages qui sont exclusivement conçus pour des membres comme vous.

provinciaux et nationaux sans oublier les extraordinaires événements internationaux.

MANUEL DES RANDONNÉES

Le Manuel des randonnées renferme des cartes routières H-D® des É.-U., du Canada et de l'Amérique latine en plus de la liste aide-mémoire des coordonnées des détaillants. (Offert aux membres à part entière et à vie seulement.)

D'AUTRE AVANTAGES ENCORE

- **Programme de kilométrage HOG®** – Obtenez des épinglettes et des écussons tout en accumulant des kilomètres sur votre moto Harley-Davidson.
- **Chapitres** – Joignez-vous à un chapitre local (parrainé par un détaillant Harley-Davidson® autorisé) et profitez-en pour participer à des événements et à des randonnées et élargir votre cercle de connaissances.
- **Épinglettes et écussons** – Sous chaque épinglette et chaque histoire se cache une histoire. Commencez à les collectionner dès aujourd'hui.
- **Page des membres** – Votre principale source de nouvelles et d'information HOG : HOG.com

ROULEZ AVEC NOUS.



IL N'Y A RIEN QUI PUISSE SURPASSER L'APPEL DE LA GRAND-ROUTE.

C'est pourquoi nous offrons une adhésion gratuite d'un an au Harley Owners Group® à l'achat de toute motocyclette Harley-Davidson® neuve. L'adhésion au HOG®, c'est votre passeport pour profiter d'avantages réservés aux membres ainsi que d'un accès privilégié à une quantité d'événements et d'expériences HOG® uniques à partir de 2016.

Avec près d'un million de membres dans le monde, cet appel ressemble plutôt à un rugissement.

©2015 H-D ou ses filiales. Harley-Davidson, HARLEY, H-D, et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC.



Si non livré au Canada, retourner à :

HARLEY OWNERS GROUP®
830, boul. Edgeley, Concord, Ontario L4K 4X1
Tél. : 1-800-668-4836
Télé. : 414-343-4515

hog.com www.harley-davidson.com

No. de contrat de poste-publications 40037386

