

HOG®

ÉDITION CANADIENNE

INSPIRATION URBAINE

NOUVELLE HARLEY-DAVIDSON® STREET ROD® PACIFIC NORTHWEST VOYAGE EN TRI GLIDE®



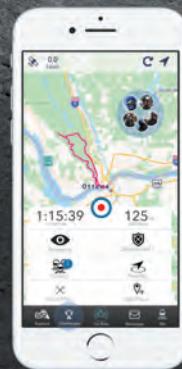


CHAQUE RANDONNÉE VOUS OFFRE UNE CHANCE DE GAGNER.[†]



COMMENT JOUER

- 1 Téléchargez l'application gratuite EatSleepRIDE® et participez au concours Défi H-D® 100.
- 2 Réalisez un défi de randonnée ou de trajet, rendez-vous dans un lieu d'intérêt ou visitez une concession Harley-Davidson®.
- 3 Participez à un événement Test Our Metal™ Harley-Davidson®.
- 4 Répétez pour augmenter vos chances de gagner le grand prix, une Street Glide® Special incluant un kit de peinture d'édition limitée des 100 ans de Harley-Davidson® au Canada.



Le concours se termine le 29 juillet 2017.

[†]AUCUN ACHAT N'EST REQUIS. En vigueur du 6 janvier au 29 juillet 2017, aux résidents autorisés du Canada ayant atteints l'âge de la majorité dans leur province de résidence et qui possèdent un permis de conduire de classe motocyclette courant et valide pour l'opération dans leur lieu de résidence au moment où les prix seront distribués. 500 prix secondaires seront disponibles à gagner, chacun sera constitué d'un (1) ensemble de prix de merchandise authentique H-D (valeur approximative de 50 \$ chacun). Un (1) grand prix sera disponible à gagner parmi les gagnants des prix secondaires : une (1) motocyclette Harley-Davidson® Street Glide Special incluant le kit de peinture d'édition limitée des 100 ans de Harley-Davidson au Canada (valeur approximative de 28 000 \$). Les chances de gagner sont directement reliées au nombre de bulletins de participation admissibles reçus ainsi que la compétence à cumuler les points. Test de compétence en mathématique et enregistrement à l'application requises. Règlements : <https://pages.m.harley-davidson.ca/H-D100challenge?l=f>. Google Play et le logo Google Play sont des marques de Google Inc. Apple et le logo Apple sont des marques d'Apple Inc., déposées aux États-Unis et dans d'autres pays. App Store est une marque de service d'Apple Inc. © 2017 H-D ou ses affiliées. H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A. LLC.





Roulez à fond. Dormez bien.

Obtenez un rabais d'au moins 10 % exclusif aux membres. Vous obtiendrez aussi des points de boni à échanger contre des nuitées gratuites.* Quelque 1600** hôtels Best Western de par le monde offrent des aires de stationnement et des postes de lavage réservés aux motocyclettes.



Pour vous inscrire à Best Western Ride Rewards[®] ou pour réserver un séjour, rendez-vous à bestwestern.com/hog ou appelez au 1-888-292-2453.

BW Best Western
RIDE REWARDS[®]

*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. ©2016 Best Western International, Inc. Tous droits réservés.

DANS CE NUMÉRO



26

ARTICLES DE FOND

26 Majesté montagnarde

À la découverte de la nature éblouissante de l'État de Washington en route vers le Pacific Northwest HOG® Rally.

32 Inspiration urbaine

La nouvelle Harley-Davidson® Street Rod® est parfaitement adaptée à la jungle de béton.

36 Gloire aux trois roues

Trois jours sur un trois roues : un essai routier sur un modèle Tri Glide® avec le New Smyrna Beach HOG® Chapter.

42 Mantra minimaliste

La nouvelle gamme de pièces et accessoires H-D® a l'art de maximiser les effets du style minimaliste.

44 Au-delà de la plage

Hors des sentiers battus à San Diego, en Californie.

50 Un joyau de Portland

La créatrice Heidi Lieberman trouve sa source d'inspiration dans ses randonnées en pleine campagne de l'Orégon sur sa moto Sportster®.

SUR LA PAGE COUVERTURE

La Harley-Davidson® Street Rod® a été ajoutée à la famille Harley-Davidson Street®.



36



44



50

6 La parole est à vous

10 Au premier plan

DANS LE COUP

15 Nouvelles HD

Des primeurs en provenance de l'univers de Harley.

18 Équipement

Les accessoires dernier cri pour vos virées à moto.

20 Prochaine randonnée

Une virée sur le Sea to Sky Highway à Vancouver.

21 Rallyes HOG® 2017

Un survol des prochains rallyes en 2017.

24 En vedette

Mark Atkins est à l'avant-garde d'une nouvelle vague de motocyclisme extrême.

ÉCHAPPEMENT

54 Enthousiastes

Des lecteurs et des motocyclistes échangent des photos et des histoires.

60 Entre les lignes

Tirez des leçons des erreurs commises à moto par des lecteurs.

62 H-D Museum

Joyeux 60 ans aux motos Sportster®.

64 Randonnées à 150 dollars

Les plaisirs des méandres de l'Ortega Highway en Californie.

66 Dernière étape

Le Québec sur mer : le tour de la péninsule gaspésienne à moto.

LA PAROLE EST À VOUS

LE MOT DU RÉDACTEUR

À la dure



Si pour vous un voyage à moto à la dure, c'est de séjourner dans un hôtel de moins de trois étoiles, peut-être préférerez-vous interrompre votre lecture dès maintenant parce que je vais plaider en faveur d'un retour aux principes fondamentaux du camping à moto.

Quiconque a grandi durant la grande époque des films de motocyclistes ou se souvient des illustrations légendaires de David Mann dans le magazine *Easyriders* vibre à l'image romantique du motocycliste solitaire s'éloignant dans le soleil couchant avec un sac de couchage attaché à son guidon. Cette image du cowboy de l'ère moderne sur sa monture d'acier fait désormais partie de l'iconographie du motocyclisme et aujourd'hui on voit beaucoup de jeunes motocyclistes imiter ce style de vie sur leurs machines de style rétro.

Le motocyclisme est, de par sa nature même, une activité minimaliste qui cadre bien avec le camping léger ou le voyage sac-à-dos. Sur une moto, l'espace est restreint et chaque pièce d'équipement doit être justifiée. Comme c'est une machine autonome, prête à filer vers l'horizon dans n'importe quelle direction, partir sans carte et sans calendrier devient une perspective enthousiasmante pour un grand nombre d'être nous.

J'ai fait du camping seulement quelques fois au cours de mes équipées à moto, mais l'un de mes meilleurs souvenirs se rattache à une ride vers l'est du Minnesota il y a quelques années. Une fois arrivé au terrain de camping, j'ai étendu une bâche par terre, placé les roues de ma moto à une extrémité, mis des piquets dans le milieu et ramené l'autre extrémité sur ma moto et l'ai attachée avec des tendeurs élastiques. J'ai déroulé mon sac de couchage à côté de ma moto et dormi comme un bébé. Il a même plu cette nuit-là, mais je suis resté bien au sec dans mon abri improvisé, contrairement à certaines personnes qui avaient de vraies tentes!

Quand j'ai entendu dire que le Pappy Hoel Campground and Resort, dont on connaît le Full Throttle Saloon, allait devenir le terrain de camping officiel de HOG® au Sturgis Motorcycle Rally de cette année (voir la page 16), j'ai tout de suite déclaré au cours d'une réunion que j'allais camper à cet endroit. Quelqu'un m'a regardé comme si j'étais fou et j'ai alors précisé : « Peut-être pas dans une tente. Ils ont aussi des VR et des cabines. »

Cette année donc, après bien des années dans un grand hôtel au centre-ville de Rapid City, j'ai l'intention pour ce rallye de rester plus près de l'action à Sturgis. Et je crois que je vais emporter une tente. Même si je ne m'en sers qu'une nuit.

J'espère vous voir au rallye! Si vous avez des anecdotes à nous raconter au sujet de vos expériences de camping, faites-nous-les parvenir au hogmagazine.ca@harley-davidson.com.

MATT KING

VOS HISTOIRES

Pas si à plaindre que ça

Je viens de recevoir le numéro de février de HOG® Magazine Canada. Je prends plaisir à lire cette revue depuis plus de 16 ans. J'aimerais faire un commentaire sur le mot du rédacteur. Bien que vous disiez qu'il n'était pas question de parler de politique, cet édito ne faisait que cela. Il n'est pas nécessaire d'utiliser des métaphores ou des comparaisons pour parler de l'élection américaine ou d'autres sujets politiques. J'ai été offusqué de lire : « Les seules personnes à plaindre sont les pauvres gens qui n'ont jamais eu le plaisir de piloter une moto. » J'ai bien des amis qui sont ni pauvres, ni à plaindre. Peut-être ont-ils choisi de ne pas faire de la moto ou sont-ils incapables d'en faire pour une raison ou un autre. Les mots que vous avez choisis sont plutôt cavaliers. Cet édito m'a vraiment déçu.

PETER FENNELL
Calgary, Alberta

Des trucs pour rester frais et alerte

S'il m'arrive de ne pas faire correctement deux choses en même temps, je peux piloter une moto et mâcher de la gomme simultanément. C'est peut-être juste le sucre, mais la gomme m'aide à rester alerte. Même chose quand je chante à tue-tête. Comme je porte un casque intégral, personne ne sait que je chante faux et que je ne connais pas les paroles!

JEFE SMITH
Carlsbad, Californie

Le nombre magique de trois

Je fais de la moto depuis l'âge de 14 ans et j'en suis maintenant à ma 12^e moto. J'ai récemment échangé ma Limited 2012 contre un trois roues. Ma femme adore venir se balader avec moi. C'est une monture très agréable à conduire. J'ai parcouru le « Dragon » avec ce



trois roues. C'est vrai qu'on ne peut pas s'incliner dans les courbes, mais je n'ai jamais été du genre à racler la chaussée avec mon repose-pied. J'aime lire *HOG® Magazine*, mais j'aimerais plus d'articles sur les trois roues. Il y en a de plus en plus sur les routes. Rien ne vaut une Harley®, peu importe le jour de la semaine.

RONNIE D.
Bay Minette, Alabama

Vous allez aimer lire l'article de Glen Abbott sur les trois roues (pages 36 à 40). - Le rédacteur

Qui a besoin d'une auto?

L'important pour moi, c'est de me déplacer en ville et mon agile moto Iron 883™ fait parfaitement mon affaire. Je n'ai pas d'auto. Les rallyes, ce n'est pas mon fort. Et aller explorer toutes les étranges toilettes publiques de la planète non plus.

BOBBY P.
Canada

Il siège dans notre admiration

L'article de Glen Abbott dans le numéro de février sur sa virée texane m'a beaucoup plu. En avril 2014, j'ai fait partie du groupe de Murfreesboro qui a visité le Toilet Seat Art Museum de Barney Smith dont Glenn a parlé. C'est Teresa, une membre de notre chapitre, qui avait suggéré cet arrêt lors de notre équipée jusqu'à San Antonio. Nous étions 14 et la plupart ont pensé que Teresa était un peu cinglée. Mais nous sommes tous d'accord aujourd'hui pour dire que la rencontre de Barney et la visite de son musée ont été le point fort de notre voyage. Barney était ravi de voir autant de motos Harley® stationnées devant chez lui. Lui demander de faire un siège de toilette pour notre chapitre a été une idée de génie!

DAVE MILLER
Murfreesboro, Tennessee

Faites vos devoirs

Je trouvais qu'il y avait trop d'espace entre le pneu et le garde-boue de ma

FXDX 1999. J'ai donc acheté des amortisseurs arrière progressifs plus courts et des ressorts de fourche progressifs plus bas. Je vivais au Royaume-Uni à l'époque et je me suis vite rendu compte que j'étais sur le métal à chaque rond-point. J'avais éliminé trop de garde de sol. Au Canada, il est rare d'user la bande de roulement des pneus sur la largeur étant donné que les routes ne sont généralement pas aussi sinueuses, mais au Royaume-Uni c'est particulièrement dangereux. J'ai alors opté pour des amortisseurs progressifs plus longs d'un pouce. Le pneu et le garde-boue arrière étaient encore beaux à voir et je pouvais maintenant aborder les ronds-points et les courbes sans que le métal touche le sol. Ma moto est, depuis, un vrai plaisir à conduire et elle a encore fière allure malgré ses 17 ans. Je dois admettre que réduire la garde au sol fut une grande erreur. Je vous conseille de bien faire vos devoirs avant de modifier quoi que ce soit.

RICHARD DIXON
Canada

Un souvenir du bon vieux temps

J'ai beaucoup aimé l'article sur H-D et les Shriners dans le numéro de février. J'avais 14 ans en 1958 et je vivais en face du Northland Center, le premier mail commercial du Michigan. Je me rappelle à quel point j'étais excité quand les Shriners se pointaient dans le stationnement du mail pour s'entraîner en vue de leur défilé. J'étais ébahi de les voir évoluer sur leurs superbes motos Harley® avec autant de précision. Cela a dû me marquer parce que je me suis acheté ma première H-D® Sportster® quand j'ai quitté les Forces armées en 1970. Je fais encore de la moto et je viens de m'acheter une Softail® Breakout® 2017.

JIM DANIELS

Algonac, Michigan

Un « État d'esprit » océanique

L'article sur le Rhode Island et le South County sous la rubrique Prochaine randonnée du dernier numéro de HOG® Magazine m'a beaucoup intéressé. Je suis un Connecticuteur, mais le RI est ma destination favorite quand j'ai envie de plein air. J'aimerais ajouter quelques faits au sujet de cet « Ocean State ». D'abord,

saviez-vous que son nom officiel est « State of Rhode Island and Providence Plantations »? Ensuite, c'est au RI que se trouve la plus ancienne taverne des États-Unis : la White Horse Tavern à Newport; elle est encore en activité et ce, depuis 1673. Enfin, l'Ocean Mist à Matunuck est (sans doute) le meilleur bar en bordure de mer.

HIRAM KELSEY

Southington, Connecticut

Une place pour chaque chose...

En tant que fier membre des United States Navy Seabees, j'aimerais mentionner une erreur dans le numéro de février [Prochaine randonnée] au sujet de l'endroit où étaient basés les Construction Battalions au Rhode Island. Au début des années 1970, j'étais en poste à Davisville, non loin de Post Road. Quonset Point était une base aéronavale tout près.

JOE HALL

Par courriel

Vous avez raison. Merci d'avoir servi votre pays. - Le rédacteur

Coup de foudre

Après avoir été propriétaire d'une Gold Wing 2010, je voulais plus. J'avais entendu parler de Harley-Davidson, mais j'étais méfiant à cause de certaines remarques de vieux motocyclistes au sujet de la fiabilité. Je suis très content d'être passé outre. J'ai vu la Road Glide 2017 avec le moteur Milwaukee-Eight™ 107 et j'ai été conquis dès l'essai routier. Le design, la puissance et la vitesse de ce requin m'ont tellement abasourdi que je l'ai acheté sur-le-champ. Cette monture dépasse toutes mes attentes. Je suis comme un petit garçon dans un magasin de bonbons. Je m'amuse comme un fou. Merci de m'avoir permis de retomber en amour!

KARL BRENNA

Orlando, Floride

Un autre papa cool

La photo du père de David Gaila qui a été publiée dans la section Enthousiastes du numéro de février m'incite à vous faire parvenir une photo de mon père, Art Scharte, avec ses allures de James Dean sur sa Harley-Davidson® Duo Glide 1959. Il a, lui aussi, quatre fils adeptes de la moto. Malgré tous nos efforts, nous ne pourrions jamais être aussi cool que lui. Mon garage abrite une Road Glide® Ultra 2011, une Fat Boy® 2003 et une FXEF [Fat Bob®] 1980. Il y a bien des soirées où mes trois motos sont de la partie.

MICHAEL SCHARTE

Superior, Wisconsin

ET VOUS, QUELLE EST VOTRE HISTOIRE?

Vos lettres, photos et récits de randonnées sont les bienvenus. Voici nos coordonnées : hogmagazine.ca@harley-davidson.com ou HOG® Magazine Canada, 100 New Park Place, Suite 330, Vaughan, Ontario, L4K 0H9. N'oubliez pas d'indiquer vos nom, adresse et numéro de téléphone ou adresse de courriel. Tous les envois deviennent la propriété de Harley-Davidson®. Nous nous réservons le droit de réviser les articles pour des questions de longueur et de contenu.



DE LA PART DE HARLEY-DAVIDSON CANADA

Un été canadien marquant



Mesdames et messieurs, c'est le temps de démarrer vos moteurs. Nous avons réussi à passer au travers d'un autre hiver canadien épique, avec des redoux inattendus en Ontario et au Québec et des chutes de neige et du temps frisquet tout aussi inattendus en Colombie-Britannique – comme quoi la province qui fait des envieux avec sa longue saison de motocyclisme connaît, elle aussi, des aléas. (Et vous, dans le Canada atlantique, nous espérons que vous vous serez extirpés des bancs de neige de la dernière tempête au moment où ce numéro aboutira dans vos boîtes à lettres.)

La Formation des officiers principaux HOG® – une belle occasion de réunir les chapitres de tout le pays – a eu lieu cette fois-ci à Buffalo. Nous voulions ainsi attirer le plus grand nombre possible de Canadiens et ce fut tout un succès – l'événement n'avait jamais réuni autant d'officiers canadiens HOG et de concessionnaires H-D.

Le thème retenu était l'abolition des frontières et il visait à mettre en évidence ce qui incite de nouveaux motocyclistes à se joindre à nos chapitres. Nous sommes en quête de nouvelles idées, de nouveaux itinéraires, de nouvelles énergies et de nouveaux compagnons de route. C'est ce qui contribue à faire en sorte que le regroupement HOG demeure dynamique et amusant pour tout le monde.

On oublie peut-être, après avoir été membre HOG depuis des années, quelle impression peuvent éprouver les nouveaux venus en pénétrant dans notre univers unique. Rappelez-vous comment vous sentiez quand vous étiez à leur place. Peut-être que vous commenciez à faire de la moto et que vous étiez à la recherche d'autres personnes qui, comme vous, avaient envie de partir à l'aventure? Peut-être que vous vouliez apprendre à rouler en groupe? Qui mieux que le premier réseau social au monde pour répondre à vos attentes? Peu importe votre motivation à l'époque, la façon dont vous a été présenté le HOG a probablement eu un impact sur comment vous avez

perçu le club de motocyclisme officiel de Harley-Davidson et peut-être sur le fait que vous êtes encore membre aujourd'hui. Pensez à cela quand vous recrutez un nouveau membre pour votre chapitre.

Buffalo a accueilli quelque 800 personnes venues d'un peu partout en Amérique du Nord, du Brésil et de l'Australie. C'était l'endroit idéal pour présenter les membres les plus récents de notre équipe : Jennifer Smith, directrice régionale – Ouest, et Suzie Wensley, directrice régionale – Ontario. Brad Carvery continuera à occuper le poste de directeur régional – Prairies, Michel Roy, celui de directeur régional – Québec et Keith Richard, celui de directeur régional – Atlantique. Après avoir été le directeur régional – Ouest pendant deux ans, Len Bowman est parti relever d'autres défis passionnants et nous dirons adieu à Vern Wilson, directeur régional – Ontario, à la fin de juin. En poste depuis plus de 10 ans, Vern prendra sa retraite dans le Grand Nord après avoir consacré des heures et des heures et parcouru des kilomètres et des kilomètres afin d'épauler des chapitres ontariens. Un grand merci aux deux et nos meilleurs vœux pour la suite!

Nous espérons que les pages de votre HOG® Magazine Canada ont su vous inspirer au cours des mois d'hiver et que vous êtes maintenant en train de planifier vos prochaines virées à moto.

La période d'inscription pour tous les rallyes HOG canadiens 2107 a débuté. Les responsables des rallyes de l'Ouest, des Prairies, national et du Québec (voir la page 21) sont fin prêts à vous accueillir et à vous divertir. Alors ne manquez pas de profiter de ces occasions pour passer du temps de qualité – au guidon ou non de votre moto – avec des gens sympathiques, passionnés comme vous. Les places s'envolent pour le Rallye national à Ottawa (27 au 29 juillet). Si vous aviez l'intention de venir, faites vite!

Ce sera indubitablement un été qui restera longtemps dans les annales. Au plaisir de vous voir!

KAREN MAYBERRY

Chef-expérience de la clientèle et relations publiques Harley-Davidson Canada



Rédacteur en chef
MATT KING

Design et production **ARCHANT DIALOGUE** • Directrice – édition et contenu **ZOË FRANCIS-COX** • Directeur de la création **JON LILLEY** Réviseurs • **MATT COLLEY ET AMY REID**
Adjointe à la rédaction **CIARA JACK** • Directeur artistique **RICHARD BERRY** • Graphistes – production **LUCY PERKINS ET NICOLA PRESTON**
Graphiste – conception numérique **RUPERT BURROUGHS** • Chef de la production **KAY BROWN** • Gestionnaire de compte **KATHERINE BERRYMAN**
Responsable du studio **NICKY WRIGHT** • Collaborateurs au numéro de mai 2017 **GLEN ABBOTT, JOSH KURPIUS, MICHAEL LICHTER, JEREMY PICK, CHARLES PLUEDDEMAN, JOHN SANDBERG, DUSTIN WOODS** • Contenu canadien **FRESH AIR PUBLISHING** • Directeur de la rédaction **GORDIE BOWLES**
Révisseur anglophone **CHRISTINA NEWBERRY** • Conseillère linguistique technique francophone **SILVIA LAUNES** • Traductrice **DENYSE DEMERS**

Visitez la Harley-Davidson Canada sur Internet au www.harley-davidson.com.

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 par Harley-Davidson Canada LP et le Harley Owners Group, le club de motocyclisme officiel de Harley-Davidson.

Nous conservons le droit de réviser tous les éléments qui nous sont soumis en vue d'être publiés dans HOG® Magazine Canada.

Tous les éléments soumis deviennent la propriété de la Harley-Davidson Motor Co. et de Harley-Davidson Canada LP. Si vous désirez que votre photo vous soit retournée, veuillez l'accompagner d'une enveloppe préadressée et préaffranchie.

Toutes les illustrations, photos et spécifications de produits H-D® dans ce magazine sont basées sur les renseignements les plus récents sur ces produits au moment de mettre sous presse. Nous nous réservons le droit de modifier en tout temps les prix, les couleurs, les matériaux, l'équipement, les spécifications et les modèles et de mettre fin à la production d'un modèle. Certains véhicules dans ce magazine sont présentés avec l'équipement disponible.

HOG® Magazine Canada ne publiera pas intentionnellement de la publicité frauduleuse ou trompeuse. HOG® Magazine Canada ne cautionne aucun annonceur ni aucun de ses produits et ne saurait être tenue responsable des affirmations des annonceurs.

Pour annoncer dans HOG® Magazine Canada, veuillez faire parvenir un courriel à info@freshairpublishing.ca.

Aucune section de HOG® Magazine Canada ne peut être reproduite, en totalité ou en partie, pour quelque raison que ce soit, sans l'autorisation écrite de Harley-Davidson.

Harley-Davidson, Harley, H-D, HOG et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC.

Copyright 2017

Convention de la poste-publications n° 400337386
Poste-publications de POSTE CANADA : 4161505
Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada à : HARLEY OWNERS GROUP®,
100 New Park Place, Suite 330, Vaughan, Ontario,
L4K 0H9. Tél. : 1-800-668-4836.

Ils n'ont pas froid aux yeux!

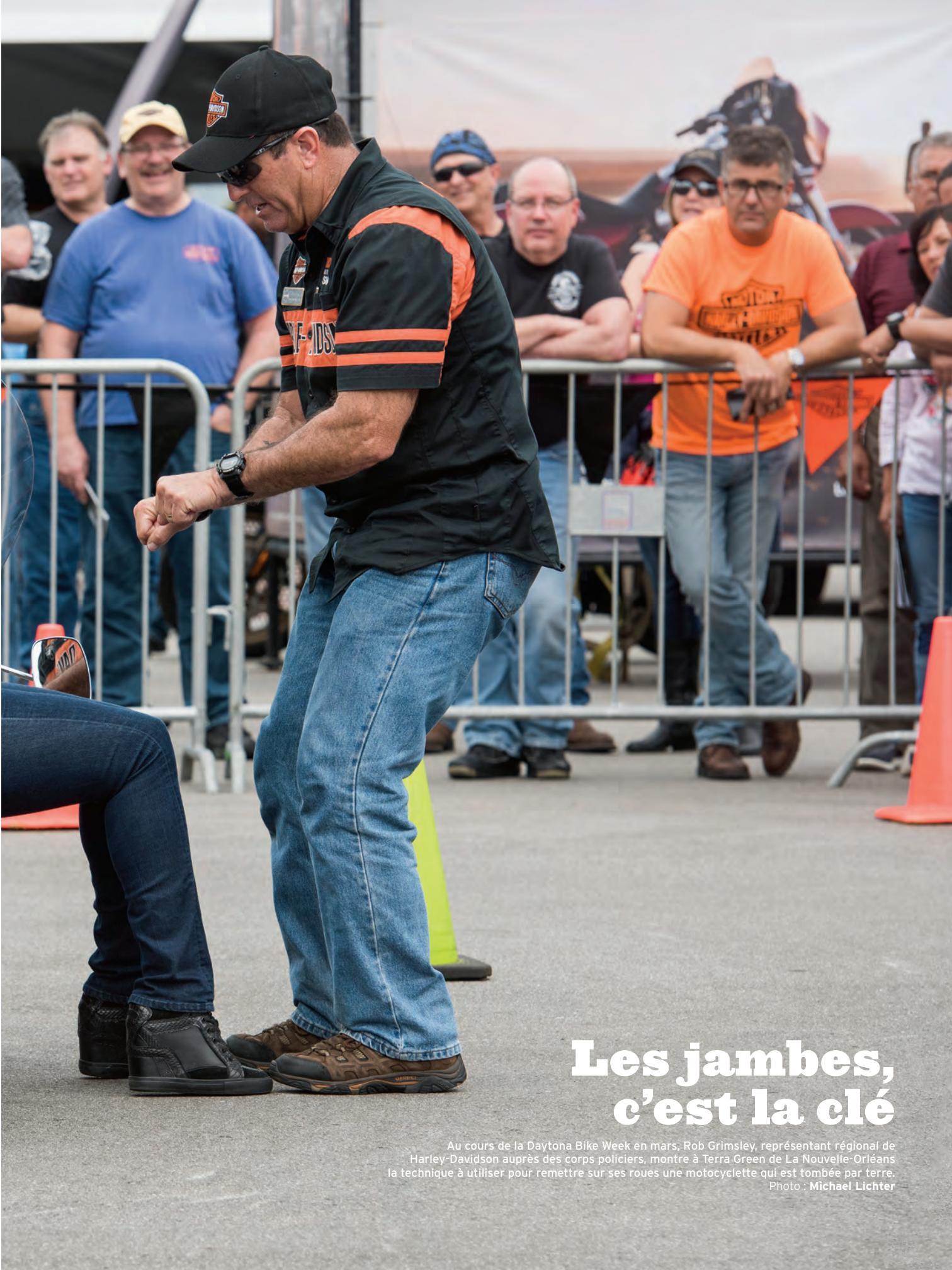
La neige fondante au cours du week-end du salon Mama Tried à Milwaukee en février n'a pas empêché les pilotes sur glace de profiter des derniers hoquets de l'hiver.

Photo : Michael Lichter









Les jambes, c'est la clé

Au cours de la Daytona Bike Week en mars, Rob Grimsley, représentant régional de Harley-Davidson auprès des corps policiers, montre à Terra Green de La Nouvelle-Orléans la technique à utiliser pour remettre sur ses roues une motocyclette qui est tombée par terre.
Photo : Michael Lichter

MONTÉES D'ADRÉNALINE.
ESCAPADES NOCTURNES.
DÉJEUNERS À 4H DU MATIN.
HISTOIRES À DORMIR DEBOUT.
TOUT ÇA POUR MOINS QUE VOUS PENSEZ.



LA NOUVELLE STREET ROD®. À PARTIR DE 10 399 \$*.

*Le prix indiqué est celui du modèle en *Vivid Black* seulement. Les prix mentionnés sont les prix de détail suggérés par le fabricant. Certaines options, telle que la couleur, sont offertes moyennant un coût supplémentaire. Les prix excluent la configuration par le concessionnaire, le transport, les taxes, le titre, l'immatriculation, les frais et autres charges, et sont susceptibles de changer. Les prix des concessionnaires peuvent varier. La disponibilité des couleurs peut varier d'un concessionnaire à l'autre et peut changer sans préavis. Toutes les taxes ainsi que les frais d'expédition et autres (y compris les frais du concessionnaire) sont en sus. Harley-Davidson se réserve le droit de cesser d'offrir sans préavis, et ce, n'importe quand tout article figurant aux présentes ou d'en changer les caractéristiques ou les modèles sans qu'elle assume une quelconque obligation à cet égard envers la clientèle. Tous les articles sont offerts en fonction des disponibilités et des ventes antérieures par nos concessionnaires.
© 2017 H-D OU SES AFFILIÉES. H-D, Harley-Davidson et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A. LLC.



HARLEY-DAVIDSON.COM/STREETROD

DANS LE COUP

NE FAITES PAS QUE SUIVRE. PRENEZ LA TÊTE.

Des hauts lieux purement canadiens

Les plus beaux road trips durant la belle saison comprennent souvent des détours spontanés qui nous font découvrir des points d'intérêt bien spéciaux. Juste à la sortie de Thunder Bay se trouve une immense statue de bronze de Terry Fox, celui-là même qui, pendant sa courte vie, s'était donné pour mission de réunir des fonds pour la recherche sur le cancer en entreprenant son Marathon de l'espoir alors qu'il était amputé d'une jambe. C'est après 143 jours et 5 373 km de course qu'il a été obligé de renoncer à son objectif de traverser le Canada, mais son legs est encore bien vivant, comme en témoignent les quelque 650 millions de dollars qui ont été recueillis jusqu'ici en son nom. Si vous avez l'intention de pérégriner en passant par le nord du lac Supérieur pour vous rendre au rallye national à Ottawa, arrêtez-vous à ce mémorial afin de lui rendre hommage.

Photo : Dustin A. Woods

STURGIS

À plein régime à Sturgis

C'est le moment idéal pour planifier votre voyage à Sturgis pour le Black Hills Motor Classic. Votre club HOG® a le plaisir de vous annoncer que le Pappy Hotel Campground and Resort est le terrain de camping officiel de Harley Owners Group™. Couvrant une superficie de plus de 240 hectares le long du Highway 79, il comprend des cabines privées, des connexions pour les VR, une piscine olympique et la plus grande scène à Sturgis. Il abrite aussi maintenant le légendaire Full Throttle Saloon. Les membres HOG ont droit à un tarif préférentiel lorsqu'ils réservent un emplacement de camping ou pour leur RV. Pour en savoir plus, visitez le hog.com ou le pappyhoelcampground.com.



VIRÉES ESTIVALES

La grande liste d'écoute canadienne

▶ La musique canadienne est plus souvent qu'à son tour éclipsée par les succès colossaux des vedettes américaines, mais il existe aussi ici des musiciens immensément talentueux. Que vous aimiez les grands classiques ou des sons plus contemporains, nous avons dressé une liste d'écoute afin de rendre hommage aux artistes de chez nous en ce 150^e anniversaire du Canada.

▶ LECTURE **LES CLASSIQUES**

+ The Spoons	Nova Heart
+ The Tragically Hip	Last American Exit
+ 54-40	She La
+ The Guess Who	Clap for the Wolfman
+ Bryan Adams	Run to You
+ Tom Cochrane	Lunatic Fringe
+ Kim Mitchell	Rocklandwonderland
+ Chilliwack	Whatcha Gonna Do (When I'm Gone)
April Wine	Say Hello
Bachman-Turner Overdrive (BTO)	Takin' Care of Business
Neil Young	Powderfinger
Rush	Limelight

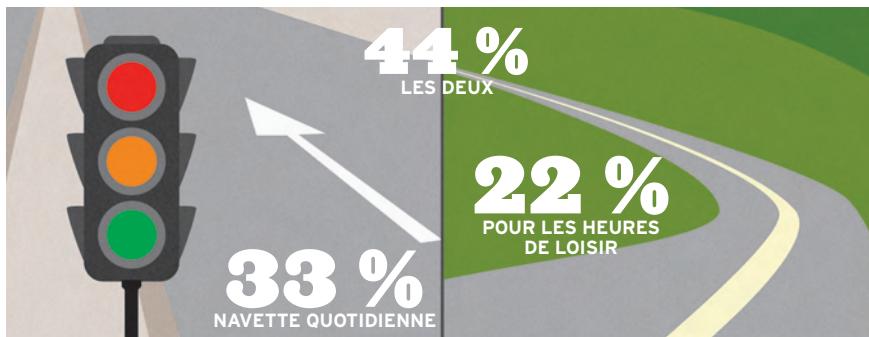
▶ LECTURE **PLUS CONTEMPORAINS**

+ Odds	Eat My Brain
+ Sloan	Who Taught You to Live Like That?
+ Our Lady Peace	Clumsy
+ Junkhouse	Shine
+ Joel Plaskett	Through & Through & Through
+ The Killjoys	Rave + Drool
+ Barenaked Ladies	The Old Apartment
Arcade Fire	The Suburbs
Matt Mays	Queen of Portland Street
The Sheepdogs	I Don't Know
Sam Roberts	Them Kids
Arcade Fire	Rebellion
The Tragically Hip	Three Pistols

À CHACUN SA ROUTE

La moto pour vous rendre au travail ou pour le plaisir de rouler en toute liberté ?

NOUS AVONS VOULU SAVOIR : Aimez-vous prendre votre moto Harley® pour vous rendre à votre travail tous les jours ou préférez-vous la réserver pour vos heures de loisir? Une moto à la porte de votre lieu de travail, est-ce pour vous la liberté ultime ou aimez-vous mieux savourer les moments où vous roulez par pur plaisir?



VOUS AVEZ RÉPONDU : J'aimerais choisir les deux. J'adore prendre le chemin le plus long pour revenir à la maison après une journée de travail stressante. Et il y a les week-ends et les vacances pour rouler pendant des heures et des heures! -Rod S. ... **Je fais de la moto toutes les fois que je peux. Rouler en ville aiguise ma vigilance. Les week-ends, je peux davantage rouler relax sur des routes dégagées.** -Robert T. ... Je préfère revenir à la maison, sauter sur ma moto et filer en dehors de la ville en quête de routes en lacets. -Lee H. ... **J'adore quitter le travail en sachant que ma moto Heritage m'attend dans le stationnement pour me ramener à la maison. En fait, je passe une excellente journée rien qu'à y penser.** -Zack S. ... Les deux sont importants pour moi. D'ordinaire, quand

c'est un jour de congé, je roule avec ma femme (assise derrière) et d'autres couples. La randonnée après le travail est une excellente façon de décompresser. -John S. ... **Je suis plongé dans la congestion tous les jours. Quand j'enfourche ma Road King®, je préfère me retrouver sur des routes dégagées et rouler en toute liberté.** -Sam F. ... Les mots me manquent pour exprimer à quel point il est thérapeutique pour moi, après une grosse journée de travail, de savoir que ma moto m'attend dans le parc de stationnement. -Reinaldo T. ... **La meilleure chose au sujet du travail? L'aller et le retour sur ma moto Harley. Le reste est un détail.** -Russell G. ... Je préfère me défouler en allant faire une belle randonnée à la campagne un fois revenu à la maison. -Robert K.

NOUVELLE QUESTION :

Grand tourisme minimaliste ou sacoches pleines à craquer?

Nous sommes en pleine saison de grand tourisme. Quand vous faites vos bagages, voyagez-vous léger ou mettez-vous tout sauf l'évier de cuisine dans vos sacoches?

» Envoyez vos commentaires à hogmagazine.ca@harley-davidson.com en inscrivant « À chacun sa route » dans la ligne objet. Nous publierons les meilleures réponses dans le prochain numéro.

5 FACETTES DU

Rallye HOG® national à Ottawa

Les rues d'Ottawa sont plus animées que d'habitude en ce 150^e anniversaire du Canada. Voici quelques faits d'un intérêt particulier pour les membres HOG® qui se préparent pour le rallye national.

1 Notre lieu de naissance
Le premier rallye HOG canadien a eu lieu il y a 24 ans à Ottawa.

2 Une pléiade d'événements
Ottawa est l'hôte d'une foule d'événements pour les 150 ans du Canada : Prix Juno, Red Bull Crashed Ice, Hommage à la coupe Stanley, Éclat 150 et Coupe Grey, par exemple.

3 Envoûtement garanti
La Machine débarquera au centre-ville d'Ottawa avec un dragon lanceur de feu et des araignées géantes. Ce spectacle de monstres mécaniques sera présenté du 27 au 30 juillet, soit le week-end du Rallye HOG national.

4 Ça sent la Coupe!
La Coupe Stanley a été à l'honneur en mars avec notamment le dévoilement d'un monument en hommage à la Coupe Stanley sur la rue Sparks et une joute de hockey en plein air avec des légendes de la LNH.

5 Du bonbon pour les yeux
Le Village de l'inspiration sur la rue York dans le marché By présentera une succession d'expositions spéciales et de spectacles de mai à septembre.

Style et polyvalence

Tout motocycliste Harley-Davidson® sait apprécier une bonne affaire, surtout quand il s'agit d'un trois pour un. Ces nouveaux articles de la collection Harley-Davidson MotorClothes® offrent un trifecta en matière de style et de polyvalence : trois façons de les porter selon les conditions météo et vos goûts.



Veste de conduite ajustée 3-en-1 en denim pour hommes

Voici une veste avec chandail à capuchon qui allie la coupe ajustée Black Label à des détails techniques clés. La veste en denim a été conçue pour être portée par-dessus le molletonné en coton/polaire polyester coupe-vent. Le molletonné zippé comprend une doublure résistante à l'usure au niveau des manches et du dos et des poches pour des coussinets de protection aux coudes et aux épaules (vendus séparément). Les manches sont légèrement précourbées; les poignets et la taille en tricot côtelé empêchent le vent de s'infiltrer. La veste au fini délavé à la pierre se porte en tout temps. On aime son col à bouton-pression, sa fermeture à glissière bidirectionnelle sous patte à bouton-pression, sa taille à pattes à bouton, ses deux poches de poitrine à rabat à bouton-pression et ses deux poches réchauffe-main zippées.

Tailles : P à 3TG. RÉF. 98175-17VM, à partir de **315,95 \$**.



Casque de pilote X04 3-en-1

Ce demi-casque noir mat à coquille thermoplastique est conforme aux normes DOT et se transforme au besoin grâce au protège-cou et à la visière tout confort qu'on peut y ajouter. La doublure antibactérienne amovible et lavable du casque repousse l'humidité. Le pare-soleil qui s'abaisse offre une protection UV à 95 % et un revêtement antibuée des deux côtés. Une fente d'aération à l'avant ajoute au confort. On peut ajouter seulement le protège-cou pour mieux couvrir le cou et les côtés du visage. Si on ajoute le protège-cou et la visière, on obtient une protection complète contre les insectes, la pluie et le vent (ces composantes additionnelles ne font qu'améliorer le confort et n'offrent aucune sécurité supplémentaire).

Tailles : TP-2TG. RÉF. 98193-17VX, **289,95 \$**.

Blouson de filet Sully 3-en-1 transformable pour hommes

Les manches zippées transforment ce blouson de filet en une veste qui se porte avec ou sans la doublure à capuchon. Le blouson est conçu pour la conduite avec ses manches et son corps en nylon durable et ses panneaux en polyester armuré qui ventilent les côtés, le dos et le dessous des manches. Le blouson propose des poches pour coussinets de protection au niveau des coudes et des épaules (vendus séparément) ainsi qu'une taille, des épaules et des coudes légèrement rembourrés. L'élasticité au dos et les manches légèrement précourbées permettent d'atteindre facilement le guidon. La bordure au passepoil en matériau réfléchissant 3M™ Scotchlite™ rend le pilote plus visible. La poche intérieure verticale zippée est équipée d'un port multimédia. Le polaire coupe-vent comprend un capuchon doublé, des poignets passe-pouce, des poches réchauffe-main à bouton-pression et des graphiques brodés sur la poitrine côté gauche. Tailles : P à 5TG; long torse G-3TG. RÉF. 98176-17VM, à partir de 341,95 \$.



SUIVEZ-VOUS



facebook.com/harleycanada



@harleycanada



instagram.com/harleycanada



youtube.com/harleycanadaofficial



Se préparer pour un rallye

Qui dit rallye HOG® dit avoir la joie de s'y rendre, mais aussi quitter le confort de son foyer. Avec un peu de planification, l'expérience peut s'avérer enrichissante, peu importe ce que la randonnée vous réserve.

ROULER SOUS LA PLUIE

Il est tout aussi important de rester hydraté que de rester au sec quand il y a des ondées. Une bonne tenue imperméable peut aider. Bien des modèles Harley-Davidson® assurent une visibilité accrue grâce à leurs couleurs vives et au matériau réfléchissant 3M™ Scotchlite™.

RESPLENDIR À VOTRE ARRIVÉE

Le kit d'entretien de voyage contient tout ce dont vous avez besoin pour faire briller votre moto.

- Cinq flacons rechargeables de 2 oz (60 mL) de produits de nettoyage Harley-Davidson® éprouvés.
- Savon pour moto Sunwash®, produit de nettoyage en vaporisateur pour insectes, produit de nettoyage pour roues et pneus à action rapide, agent de polissage et étanchéifiant Glaze, produit de nettoyage de finition et chiffon de finition doux en microfibres.
- Se range facilement dans le sac compact réutilisable avec fermeture à glissière.

QUAND ÇA URGE

Les voyageurs adorent le service Express Lane (EL) parce qu'il leur permet d'obtenir, sans rendez-vous, des services d'entretien pour leur moto, comme un changement d'huile ou de pneu ou l'installation d'un certain nombre de pièces at accessoires H-D® Genuine Motor Parts & Accessories. Les concessionnaires H-D® qui offrent le service EL peuvent faire le travail en une heure; certains effectuent des entretiens plus complets, comme celui qui est prévu à 16 000 kilomètres. Le service EL... bon à connaître quand vous avez une urgence!



Si proche, et pourtant si loin

Une virée sur le Sea to Sky Highway à Vancouver

De la baie Horseshoe à Pemberton, en Colombie-Britannique, le Sea to Sky Highway fait honneur à son nom. En direction nord à partir de Vancouver, la Route 99 longe les pentes abruptes près de Howe Sound en montant vers la chaîne Côtière aux pics enneigés. La route est souvent citée comme l'un des trajets les plus magnifiques au Canada pour les amateurs de moto.



SQUAMISH : D'UNE MAJESTÉ VERTIGINEUSE

À l'extrémité nord de Howe Sound, près de Squamish, faites un arrêt au Parc provincial Shannon Falls et empruntez le sentier pour aller admirer les troisièmes chutes en importance de la province. Ses eaux tonitruantes rejaillissent en une fine brume en atteignant le sol rocheux à 335 mètres plus bas. Tout près, vous verrez des varappeurs escalader le Stawamus Chief, le deuxième monolithe de granit le plus élevé au monde. Le téléphérique Sea to Sky Gondola à proximité vous emmènera en dix minutes jusqu'au sommet d'où la vue est imprenable; un pont à suspension attend les visiteurs au cœur bien accroché.



WHISTLER : D'UNE BEAUTÉ OLYMPIENNE

Continuez à filer vers le nord sur 59 kilomètres jusqu'à Whistler, une station de villégiature en montagne qui a accueilli les Jeux olympiques d'hiver de 2010. Niché entre Whistler et les monts Blackcomb, le complexe touristique attire plus de deux millions de visiteurs par année. Le First Nations Museum/Squamish Lil'wat Cultural Centre, qui présente l'histoire, l'art et la culture des populations autochtones de la région, mérite une visite.

LA DUFFEY LAKE ROAD : UN SECRET BIEN GARDÉ

La portion Sea to Sky de la route 99 prend fin à Pemberton, mais vous ne voudrez pas arrêter votre voyage là. De Pemberton à Lillooet, la Route 99 prend le nom de Duffey Lake Road. Cette route sinueuse à deux voies n'était même pas asphaltée jusqu'au début des années 1990. Peu fréquentée, elle serpente en montée et en descente et autour de la chaîne Côtière pour encore 98 kilomètres. Avec ces beaux lacets, vous passerez rarement au-delà de la troisième vitesse. Il n'y a aucune station-service entre Pemberton et Lillooet. Faites gaffe!



Tuyaux des capitaines de route

Conseils du Chapitre HOG® Langley

EN SELLE

Bien que la portion Sea to Sky de la Route 99 ne compte que 125 kilomètres, vous pouvez facilement prendre plusieurs jours pour découvrir les nombreuses attractions du coin. « Il y a beaucoup de parcs qui jalonnent ce trajet et donc tout plein d'endroits magnifiques où s'arrêter », indique Greg Tunner, capitaine de route et directeur adjoint du Chapitre Langley. Il conseille une visite au Britannia Mine Museum à Britannia Beach, à quelques kilomètres au sud de Squamish. Dans les années 20 et 30, Britannia était la plus grosse mine de cuivre dans le Commonwealth britannique; c'est maintenant un musée et un lieu historique national.

ALLONS BOUFFER

Pemberton, à 32 kilomètres au nord de Whistler, est un endroit idéal où s'arrêter pour manger. « C'est une petite ville tranquille où l'agriculture bio est à l'honneur, explique Greg. Notre resto favori est Mile One Eating House. Les hamburgers sont tellement délicieux qu'on fait une randonnée chaque printemps juste pour aller en manger. »

QUAND Y ALLER

Au niveau de la mer à Vancouver, le climat est tempéré, mais, à plus haute altitude, il faut éviter de faire de la moto l'hiver. « De la fin mai jusqu'en septembre, c'est le meilleur moment, affirme Greg. Les routes ont eu le temps de se nettoyer et le champ est donc libre. »

Pour en savoir plus :
britanniamuseum.ca
slcc.ca
seatoskygondola.com
hellobc.com

RALLYES HOG® 2017 AU CANADA



> Kamloops, BC

> Red Deer, AB

> Québec, QC

> Ottawa, ON

13 au 15 juillet
**RALLYE RÉGIONAL
HOG® DE L'OUEST**

*Kamloops,
Colombie-Britannique
WesternRegionalRally.hog.com*

20 au 22 juillet
**RALLYE RÉGIONAL
HOG® DU QUÉBEC**

*Québec, Québec
QuebecRegionalRally.hog.com*

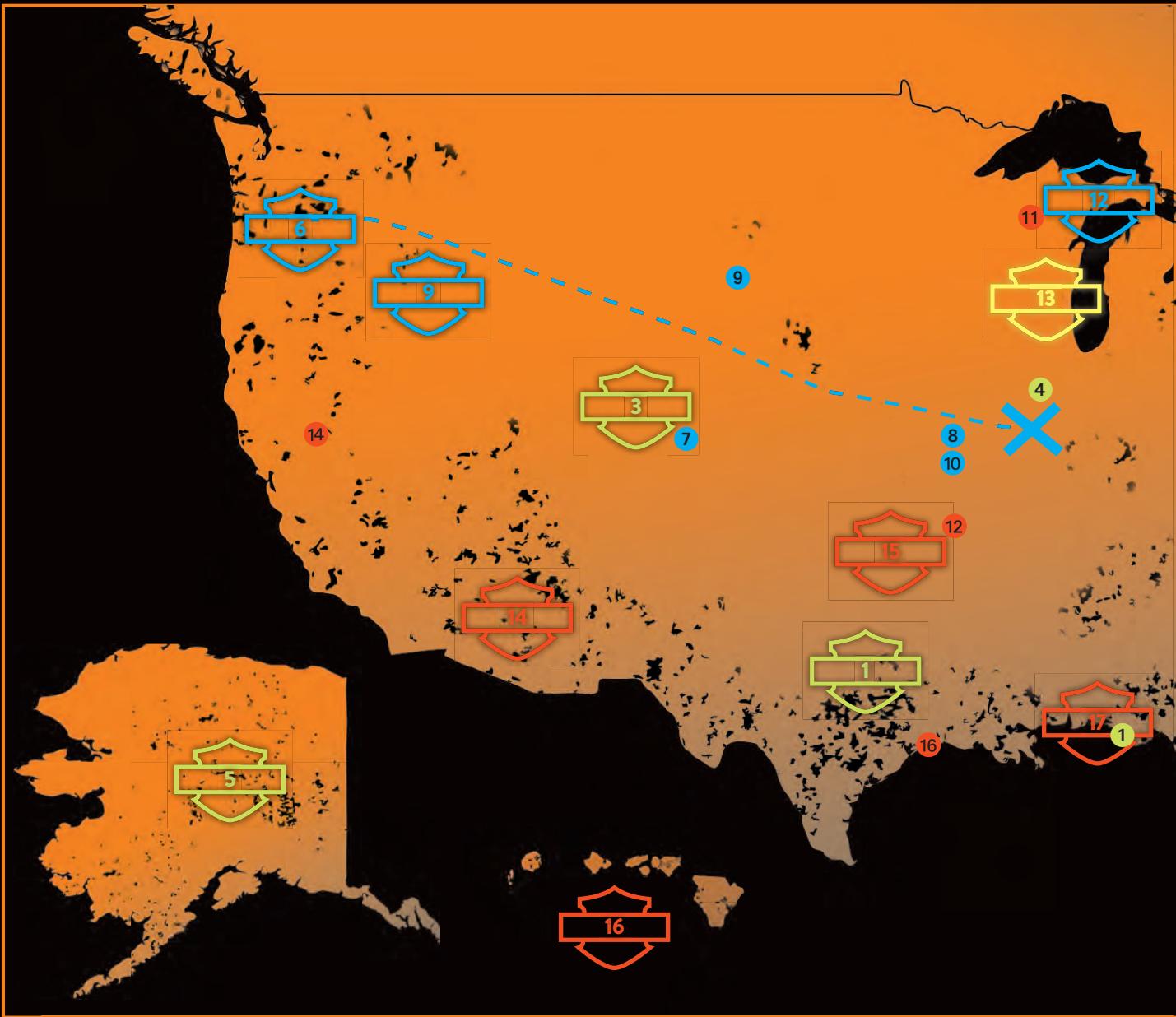
27 au 29 juillet
RALLYE NATIONAL HOG®

*Ottawa, Ontario
CanadianNationalRally.hog.com*

27 au 29 juillet
**RALLYE RÉGIONAL
HOG® DES PRAIRIES**

*Red Deer, Alberta
PrairieRegionalRally.hog.com*





PLUS DE RANDONNÉES, PLUS





RALLYES HOG® 2017 AUX É.-U.



SAISON

- PRINTEMPS
- ÉTÉ
- AUTOMNE

Les dates et les lieux peuvent changer.

DE FUN

18 - 20 MAI TEMPLE, TEXAS
1 SOUTHWEST

7 - 10 JUIN ROANOKE, VIRGINIE
2 MERGING MOUNTAINS

7 - 10 JUIN STEAMBOAT SPRINGS, COLORADO
3 ROCKY MOUNTAIN

16 - 21 JUIN CAROLINE DU SUD À LA FLORIDE
4 SOUTHERN EXPOSURE TOURING RALLY

22 - 24 JUIN FAIRBANKS, ALASKA
5 LAST FRONTIER

10 - 22 JUILLET PORTLAND, OREGON À ST. CHARLES, MISSOURI
6 LEWIS AND CLARK

11 - 15 JUILLET COOKEVILLE, TENNESSEE
7 SOUTHERN BACKROADS

13 - 15 JUILLET UTICA, NEW YORK
8 REVOLUTION RALLY

20 - 22 JUILLET MERIDIAN, IDAHO
9 PACIFIC NORTHWEST

27 - 29 JUILLET LINCOLN, NEW HAMPSHIRE
10 IRON ADVENTURE OF NEW ENGLAND

17 - 19 AOÛT GRANTVILLE, PENNSYLVANIE
11 RALLY IN THE VALLEY

17 - 19 AOÛT SAULT STE. MARIE, MICHIGAN
12 GREAT LAKES

30 AOÛT - 2 SEPTEMBRE MILWAUKEE, WISCONSIN
13 USA NATIONAL HOG RALLY

14 - 16 SEPTEMBRE CHANDLER, ARIZONA
14 WESTERN

5 - 7 OCTOBRE ARDMORE, OKLAHOMA
15 CENTRAL

13 - 15 OCTOBRE KAHULUI, MAUI, HAWAÏ
16 ISLANDS

1^{ER} - 4 NOVEMBRE PENSACOLA, FLORIDE
17 SOUTHEAST

Pour en savoir plus, visitez le hog.com/events.



ARRÊTS-ÉPINGLETTE

1 3 - 7 MAI PANAMA CITY BEACH, FLORIDE
THUNDER BEACH SPRING RALLY

2 12 - 20 MAI MYRTLE BEACH, CAROLINE DU SUD
MYRTLE BEACH BIKE WEEK

3 26 - 29 MAI SANDUSKY, OHIO
OHIO BIKE WEEK

4 27 - 28 MAI SPRINGFIELD, ILLINOIS
SPRINGFIELD MILE

5 27 - 28 MAI WASHINGTON, D.C.
ROLLING THUNDER*

6 12 - 17 JUIN LACONIA, NEW HAMPSHIRE
LACONIA MOTORCYCLE WEEK

7 21 - 23 JUILLET DENVER, COLORADO
NHRA MOPAR MILE-HIGH NATIONALS

8 3 - 5 AOÛT KANSAS CITY, MISSOURI
NATIONAL BIKERS ROUNDUP

9 5 - 12 AOÛT STURGIS, DAKOTA DU SUD
STURGIS MOTORCYCLE RALLY

10 25 - 26 AOÛT KANSAS CITY, MISSOURI
KANSAS CITY OPEN HOUSE

11 15 - 16 SEPTEMBRE TOMAHAWK, WISCONSIN
TOMAHAWK OPEN HOUSE

12 20 - 23 SEPTEMBRE FAYETTEVILLE, ARKANSAS
BIKES, BLUES & BBQ

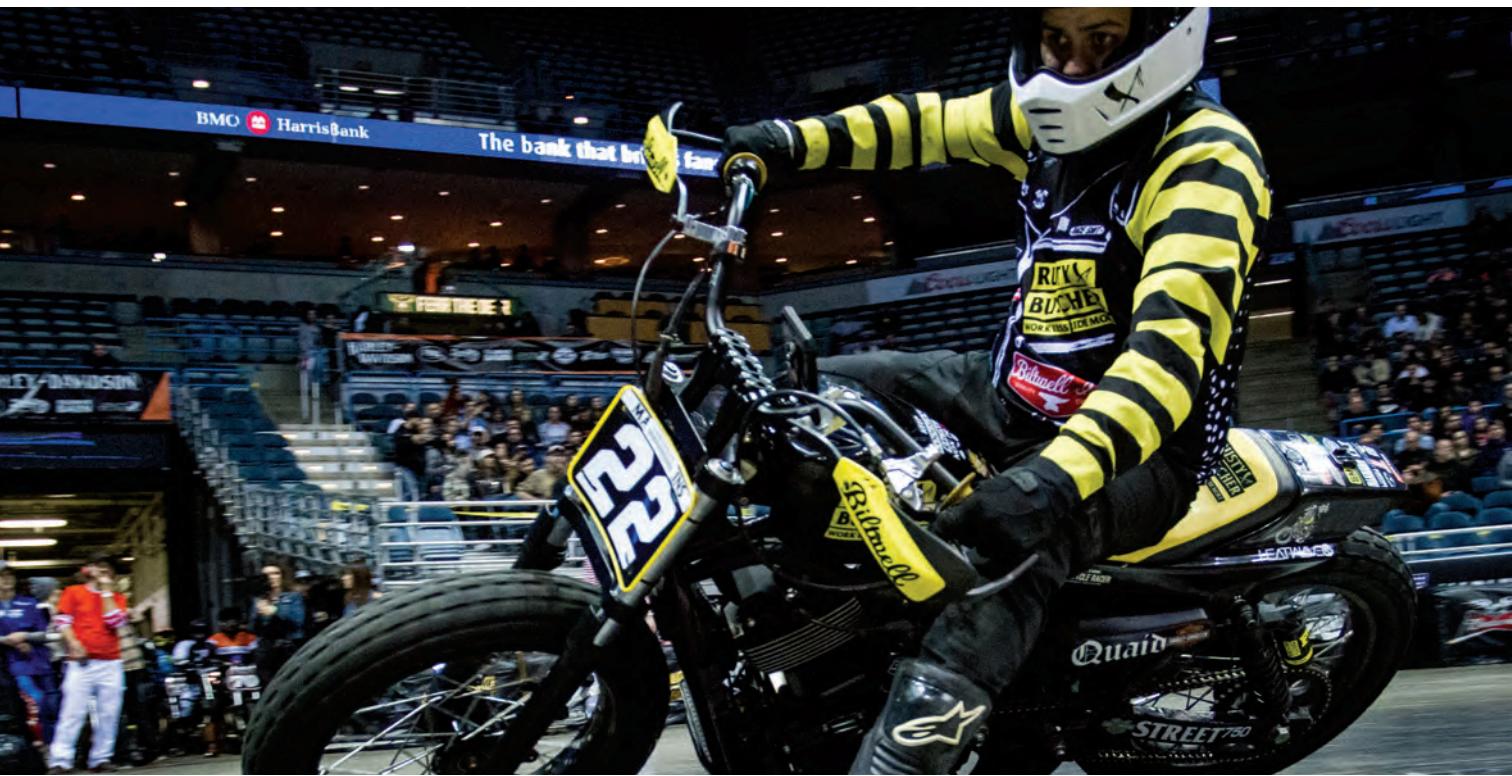
13 28 - 30 SEPTEMBRE YORK, PENNSYLVANIE
YORK OPEN HOUSE

14 28 - 30 SEPTEMBRE RENO, NEVADA
RENO STREET VIBRATIONS

15 19 - 21 OCTOBRE DAYTONA BEACH, FLORIDE
BIKETOBERFEST*

16 2 - 5 NOVEMBRE GALVESTON, TEXAS
LONE STAR RALLY





Travailler moins. Rouler plus.

Mark Atkins, l'homme derrière Rusty Butcher, est en tête d'une nouvelle vague de motocyclisme extrême et il a choisi des montures Harley-Davidson®.

Texte : JEREMY PICK

Mark Atkins est un véritable phénomène – un innovateur qui influence la culture de ce qui peut être fait sur des motos Harley-Davidson® en mettant à profit la puissance des médias sociaux. Ce visage derrière Rusty Butcher, une marque d'articles en cuir et de vêtements haut de gamme, est à l'avant-scène d'une nouvelle vague qui déferle un peu partout dans le monde : le *hooligan riding*, le *dirt-track racing* et le *grassroots stunt riding*.

Bien présent sur les réseaux sociaux (il compte plus de 100 000 abonnés), Mark incite une nouvelle génération de propriétaires de motos Harley-Davidson à modifier leurs montures pour faire de la course, des sauts et des acrobaties. Vous l'avez peut-être vu dans les

annonces « Roll your Own » de Harley-Davidson, les X Games, des courses hooligan ou ses vidéos « Tracker Tuesday » et « Rusty Butcher » sur YouTube.

Né dans le sud de la Californie, il s'est mis à faire de la moto hors route à trois ans et du motocross à quatre ans. Faut-il s'étonner que son obsession pour les motos Harley-Davidson et sa passion pour la conduite extrême l'aient amené en 2015 à faire des sauts sur une bretelle d'autoroute achalandée au guidon de sa Sportster® 1200 et qu'ainsi un phénomène soit né sur Internet?

Mark a toutefois connu son lot de difficultés. Une vilaine collision a mis fin à sa carrière prometteuse de pilote de motocross à l'adolescence. Une première tentative de lancer une marque de vêtements

a pris fin lorsqu'il a quitté la compagnie et, dans la foulée, vendu sa collection de motos Harley-Davidson anciennes.

« J'étais vraiment fou de ces motos vintage, même à cet âge-là, fait remarquer Mark. Ma première moto Harley-Davidson a été une Ironhead Sportster 76 avec un sélecteur au pied à gauche; puis j'ai eu une Shovelhead 68 et une 57, et c'est ce qui m'a amené à m'intéresser à l'histoire de Harley. J'ai piloté tous les types de motos qui existent – motos sport, motocross, supermotos – et rien ne se compare à une Harley-Davidson. C'est comme le jour et la nuit. La puissance fournie est à nulle autre pareille. »

Mark a fini par garder une seule moto, une Sportster, qu'il a métamorphosée en

un *dirt tracker* avec une suspension améliorée, des barres spéciales et des pneus hors route.

« J'avais remarqué que chaque fois que j'affichais ce *tracker* sur Internet, tout le monde flippait. Chaque semaine, je publiais une vidéo – sauts, cabrés, motocross –, d'où la série 'Tracker Tuesday'. Après, j'allais sur n'importe quelle piste où on me permettait de rouler et c'est qui a mené au *hooligan racing*. »

Pour les non-initiés, le *hooligan racing* est un sport de masse qui consiste à faire de la course sur une piste ovale exigüe avec une moto homologuée pour la route – comme dans le temps où les pilotes de course de type *flat track* prenaient la même moto pour se rendre à la course, participer à l'événement et retourner chez eux. Un grand nombre de ces courses se déroulent sur une piste de béton intérieure imprégnée de sirop à base de Dr. Pepper, une technique ancienne pour accroître l'adhérence et permettre des inclinaisons pas possibles. Ce type de course, qui a maintenant acquis ses lettres de noblesse et fait le bonheur des adeptes des mots-clics, attire de nombreux nouveaux motocyclistes et de grands fabricants, dont Harley-Davidson.

Les succès de Mark dès la première année du *hooligan racing* l'ont amené à faire plus de vidéos et à attirer encore plus d'abonnés. A suivi une vidéo pour Harley-Davidson montrant un saut de 75 pi (22,8 m) sur une moto Sportster. « C'est devenue une grosse affaire, puis Rusty Butcher a conclu une entente avec Harley. Nous sommes maintenant une équipe de course commanditée. Jamais je n'aurai pu imaginer cela », ajoute Mark.

« Maintenant encore d'autres grands fabricants commanditent le *hooligan racing* et de nombreux salons de la moto comprennent une course. Nous occupons une grande place dans ce mouvement. »

Mark a remplacé ses motos Harley-Davidson anciennes par une écurie de neuf modèles Sportster – cinq *flat-trackers*, deux motos pour les sauts et les randonnées quotidiennes, homologuées pour la route, et deux modèles Harley-Davidson Street® 750.

« J'adore les motos d'aujourd'hui. Je fais plein de choses en ce moment sur une Street 750 2016. C'est une moto fantastique. Elle développe de la puissance comme une moto tout-terrain. On peut passer en deuxième vitesse, actionner le levier d'embrayage et faire un cabré. C'est pas

mal le fun », ajoute-il en souriant.

Le choix de Mark pour une moto de route fait tourner bien des têtes. « Je pilote en ce moment une Sportster 2000 avec un carénage de police FXRP et des sacoches rigides de 1989, des barres motocross et une suspension améliorée. J'ai été l'un des premiers à faire cela avec une Sportster. Aussitôt que la moto a été vue sur Internet, on en a beaucoup parlé. »

Quand il n'est pas sur sa moto, Mark met son énergie sur Rusty Butcher, sa marque d'articles en cuir et de vêtements. « J'ai toujours été un visuel et j'aime fabriquer des objets. J'ai appris tout seul à travailler le cuir, confie-t-il. J'ai commencé par des portefeuilles et des porte-clés, que je montrais sur Instagram. Mes créations s'inspirent de mes expériences de vie, bonnes ou mauvaises, et ma façon de faire de la moto. Je crois que les gens croient en ce que je crée parce qu'à moto, je pousse plus loin que 98 % des gens. Ils savent que tout ce que je fais a été testé dans les conditions les

plus extrêmes. »

Qu'est-ce que l'avenir réserve à Mark? En plus d'accroître la valeur de la marque Rusty Butcher et de développer de nouveaux produits testés à la dure, il a plusieurs projets : une nouvelle piste de course – Helltrack, inspirée du film *BMX Rad* de 1986 –, l'équipe de pilotes de *hooligan racing*, une série de « Rusty Butcher Rides » dans le sud de la Californie, une place dans les X Games et encore plus de randonnées sur des motos Harley®.

« J'essaie de faire de la moto tout le temps. Cette année, je vais surtout m'employer à montrer aux gens ce qu'on peut faire sur une moto Harley-Davidson, précise Mark. Je veux montrer qu'on peut rouler partout – sur la rue, hors route, sur une piste de course, peu importe. Je construis mes motos en fonction de ce que je veux qu'elles fassent. J'aime qu'elles soient capables d'en prendre et d'en redemander. C'est ça l'objectif que je veux partager cette année. »



MAJESTÉ MONTAGNARDE





Montagnes, vallées et tapis
ondulants de blé doré au Pacific
Northwest HOG® Rally

GLEN ABBOTT

Ma randonnée
sur le
Palouse
Scenic
Byway

avec des douzaines de
motocyclistes lors du Pacific
Northwest HOG® Rally 2016
m'a permis d'admirer des
champs de blé à perte de vue.
Les tiges se balançaient
doucement au gré de la brise,
formant ainsi d'immenses
tapis d'un jaune doré parsemé
de touches de couleur, celles
des géantes moissonneuses-
batteuses faisant des allers et
retours. Après leur passage,
les terres étaient sculptées
avec la précision d'une coupe
de cheveux militaire.

J'étais arrivé dans le Pacific
Northwest dans l'expectative
de majestueuses montagnes
pourpres et même de
quelques champs de culture

fruitière, mais ces vagues de
blé doré m'ont pris par
surprise. Je n'arrivais pas à
m'arrêter de me répéter dans
la tête : « Quel beau pays ».

Spokane Valley était l'hôte
du Pacific Northwest HOG
Rally, sous le thème de
« Three HOG Nights »
comme l'indiquaient les
tee-shirts. Cette ville se situe
dans le centre-est de l'État de
Washington près de l'Idaho.
J'étais arrivé à Seattle par
avion quelques jours
auparavant avec l'intention
de faire une boucle à moto à
travers les Cascade Mountains
avant et après le rallye.

Chez Eastside H-D à
Bellevue, une superbe moto
Harley-Davidson® Ultra
Limited Amber Whiskey/Vivid
Black m'attendait. Le réservoir
était plein et elle brillait de tous
ses feux. « L'État de





Washington est magnifique, s'est exclamé Ned Kinghorn, le responsable des locations. Il n'y a rien de tel ailleurs aux États-Unis. »

J'ai tout de suite piqué vers le nord et rejoint, une heure plus tard, le Cascade Loop Scenic Highway. J'avais prévu parcourir une bonne partie de la boucle nord et sud : la State Route 20 à travers le North Cascades National Park, puis la U.S. 2 pour le retour à Seattle.

Roulant à travers la Skagit Valley sur la S.R. 20, l'odeur du fumier de vache parfumait l'air. Diverses récoltes se font dans cette vallée, qui est aussi reconnue comme le principal producteur de bulbes de tulipe, d'iris et de jonquille du pays. J'ai traversé de petites villes, des champs de maïs touffus et des vergers de pommiers. En m'arrêtant pour prendre en photo un troupeau de bisons dans un pâturage clôturé, j'ai eu un peu peur quand ils se sont mis à courir en cercles. Comme je n'avais pas envie de me faire piétiner par des bisons en maudit, j'ai rapidement décampé.

Poursuivant vers l'est, j'ai aperçu au loin les pics enneigés des Cascade Mountains. La chaîne s'étend sur quelque 1 100 kilomètres de la

Californie à la Colombie-Britannique et comprend de nombreux sommets de 3 000 mètres et plusieurs volcans, dont certains sont encore actifs.

Un panneau à Marblemount, à l'extrémité du parc national, indiquait que le poste d'essence suivant était à 74 milles (119 kilomètres). J'étais content parce que, d'après mon expérience, cela signalait une route panoramique sans grande circulation. À l'entrée du parc, le Highway 20 se faufile sous une voûte forestière formée de sapin, de cèdre et de pruche sous les murmures de la Skagit River tout près. Au centre des visiteurs, un livre désignait les North Cascades comme les « Alpes d'Amérique ». C'est parfaitement justifié. « Ce sont de hauts sommets archi-rocheux et très escarpés, m'a expliqué plus tard Christian Martin au North Cascades Environmental Learning Center. Il y a plus de glaciers ici que n'importe où ailleurs en Amérique. Ces glaciers fondent et créent des chutes, des ruisseaux, des rivières et des lacs un peu partout dans le parc. »

Mon arrêt au belvédère Gorge m'a permis d'admirer le lac et le barrage du même

nom. Construit en 1921 dans le cadre d'un projet hydroélectrique sur la Skagit River, il fait partie de trois barrages dans le parc national. Ensemble, ils fournissent à Seattle 20 % de son électricité. L'Environmental Learning Center, où j'avais prévu passer la nuit, est à quelques kilomètres de là.

LA MAGIE DE LA POUDRE GLACIAIRE

Le centre, qui offre des activités et des programmes sur la géologie, la faune et l'histoire naturelle et culturelle de la région, dispose d'une auberge de jeunesse et d'une salle à manger où sont servis des mets bio. « Le programme d'apprentissage Base Camp comprend des excursions en canot sur le Diablo Lake ou une sortie la nuit qui se termine autour d'un feu de camp », m'a expliqué Martin.

C'était l'été, mais le temps était quand même frisquet le lendemain matin quand j'ai décidé de filer vers l'est sur la S.R. 20. Au belvédère du Diablo Lake, les eaux turquoise du lac étincelaient sous le soleil du matin, un phénomène dû à la « farine glaciaire » en suspension – en

fait, des roches broyées par les glaciers – qui réagit aux rayons solaires. Et pour ajouter à ce spectacle incroyable : une vue imprenable sur la vallée entourée par la Jack Mountain et les Colonial, Pyramid et Davis Peaks.

À l'est du Diablo Lake, un tronçon de 65 kilomètres de la S.R. 20 est fermé chaque hiver à cause des neiges abondantes et des dangers d'avalanche. Mais cet endroit inhospitalier en hiver se métamorphose en un paradis pour les motocyclistes l'été. En atteignant le Rainy Pass, les pics couverts de neige semblent si proches qu'on a l'impression de pouvoir les toucher. Une courte randonnée à pied à travers le bois mène à une corniche qui surplombe la Liberty Bell Mountain et les Early Winters Spires.

Quelques heures plus tard, j'ai quitté le parc et filé vers Winthrop. Lorsque les mines d'or ont été fermées au début du siècle dernier, la petite ville a périclité. L'arrivée de la Route 20 dans les années 1970 a toutefois donné aux conseillers municipaux la bonne idée de recréer, sur la rue principale, les façades de style Far West et les trottoirs de bois d'autrefois pour attirer des touristes.

Poursuivant vers l'est sur la S.R. 20, j'ai passé quelques heures à serpenter entre montagnes et vallées, le long de forêts et de champs de culture. Entre Republic et Kettle Falls dans la Colville National Forest, la route traverse le col de montagne le plus haut de l'État de Washington à 1 675 mètres.

Après une nuitée à Colville tout au nord-est de l'État, j'ai piqué vers le sud sur la U.S. 395 en direction de Spokane Valley. L'an dernier marquait le troisième Pacific Northwest HOG Rally annuel, qui combinait les rallyes des États de Washington, de l'Orégon et de l'Idaho.

Après avoir garé ma Ultra Limited au QG du rallye chez



HOG est synonyme de randonnées et de plaisir... Nous formons tous une grande famille.

Lone Wolf H-D, je suis allé m'inscrire. J'ai ainsi rencontré Dwayne Sachs et Brad Carvery, deux membres HOG venus d'Edmonton. « HOG est synonyme de randonnées et de plaisir, m'a dit Carvery. Nous aimons venir voir ce qui se passe aux États-Unis. Nous formons tous une grande famille. »

Parmi les festivités de la première soirée, j'ai choisi la courte « Street Party Ride » jusqu'à Coeur d'Alene, en Idaho. Là, les autorités municipales avaient fermé

une partie du centre-ville à toute circulation, à l'exception des motos. Tout le monde se parlait en se promenant d'un bar ou d'un café à l'autre.

Le lendemain matin, j'ai rejoint un grand groupe de motocyclistes chez le concessionnaire pour une excursion dans la région de Palouse. « C'est un secteur agricole, reconnu pour sa production de blé, m'a précisé Dave Palmer, l'organisateur de la sortie et le capitaine de route du Lone Wolf HOG

Chapter. Une route panoramique à deux voies avec les montagnes en arrière-fond. » D'une superficie d'environ 7 700 kilomètres carrés, la région de Palouse inclut le plus grand comté producteur de blé aux États-Unis.

CASSE-NOISETTES ET SAUCISSE BRATWURST

Le moment fort de mon retour à Seattle a été ma visite de la petite ville de Leavenworth. Nichée dans la vallée sur le versant été des Cascades le long de la U.S. Route 2, Leavenworth a été, au début du XX^e siècle, une ville champignon où les scieries bourdonnaient et où les wagons de train faisaient du fracas. Vers le milieu du siècle, finis les trains et l'exploitation forestière. Leavenworth semblait destinée à devenir une ville fantôme. Au début des années 60, les responsables municipaux ont décidé de capitaliser sur son décor alpin exceptionnel et d'en faire un village bavarois avec des constructions à ossature de bois et une série de festivals toute l'année durant. L'idée peut paraître saugrenue, mais l'effet est si bien réussi que Leavenworth attire maintenant 2,5 millions de visiteurs chaque année.

Une fois installé à l'Icicle Village Resort, je suis allé visiter au centre-ville le Leavenworth Nutcracker Museum. Fondé par Arlene Wagner et son époux en 1995, ce musée, unique en son genre aux États-Unis, abrite environ 6 000 casse-noisettes, la plus importante collection du genre au monde. « Il n'y a aucun autre objet de collection ou outil qui est fabriqué en autant de matériaux ou de designs différents », m'a affirmé Arlene. Je lui ai demandé si elle en avait pour les adeptes de la moto et, après réflexion, elle m'a guidé vers un présentoir où se trouvaient « Cycle Santa » et « Bill the Biker ».

Après, j'ai suivi mon pif jusqu'à München Haus, une brasserie bavaroise en plein air où j'ai commandé une sauce bratwurst, des bretzels et une boisson froide. Mon voyage tirait à sa fin. Palmer m'avait, au cours du rallye, vanté les mérites de son coin de pays : « L'État de Washington a des montagnes, des lacs, l'océan. Tout pour plaire aux motocyclistes. C'est incroyable. » Il avait oublié de mentionner la bouffe!

Le Pacific Northwest HOG Rally de cette année aura lieu du 20 au 22 juillet à Meridian, en Idaho. Pour en savoir plus : hog.com/events



TOUJOURS À PLEIN TUBE.

**RENOUVELEZ VOTRE ADHÉSION AU HOG® ET TIREZ
PLEINEMENT PARTI DE VOTRE HARLEY-DAVIDSON.**

Vivez à fond l'expérience Harley-Davidson dans toute son intensité : des randonnées exclusives, un réseau de friands d'indépendance comme vous et une foule d'autres avantages qui vous aident à tirer parti au max de votre moto Harley-Davidson à chacune de vos sorties.
RENOUVELEZ VOTRE ADHÉSION DÈS AUJOURD'HUI AU HOG.COM/RENEW.

© 2017 H-D ou ses compagnies affiliées. HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, H-D et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC. Toutes les marques de commerce de tiers sont la propriété de leurs propriétaires respectifs.



INSPIRATION URBAINE

La nouvelle Harley-Davidson®
Street Rod® est parfaitement
adaptée à la jungle de béton.
CHARLES PLUEDDEMAN

« LA STREET ROD EST UNE MOTO
VRAIMENT DYNAMIQUE ET
CERTAINEMENT LA PLUS AGILE ET
MANIABLE DE TOUTE LA GAMME
HARLEY-DAVIDSON ACTUELLE. »



La nouvelle moto Harley-Davidson® Street Rod® est conçue pour s'imposer en milieu urbain; après tout, la victoire revient aux combattants rapides et agiles. Addition musclée de poids moyen à la famille Harley-Davidson Street®, la Street Rod bénéficie d'un puissant moteur Revolution X™ 750 à haut rendement et d'une suspension Premium, l'armement qu'il faut pour se faufiler dans les tranchées de la ville.

Le moteur Revolution X 750 à haut rendement, c'est 18% de plus de puissance et 8% de plus de couple que le moteur Revolution X 750 de série (chez les modèles américains et canadiens). Le nouveau bicylindre en V à simple arbre à cames propose une boîte à air plus large, un nouveau corps de papillon double, des culasses à quatre soupapes et des arbres à cames haute levée repensés et un

silencieux à volume plus élevé. Ici, le taux de compression passe de 11.0:1 à 12:1 et la ligne rouge, de 8 000 à 9 000 tr/min.

« Le moteur Revolution X offre un grand potentiel inexploité. Nous avons mis au point cette version à haut rendement pour maximiser le couple et offrir toute une performance, explique Mathew Weber, ingénieur en chef pour le modèle Street Rod chez Harley-Davidson. Nous étions même prêts à perdre un peu de puissance au régime maximum pour donner un peu plus de punch à ce moteur entre les 3 000 et 5 000 tr/min. La Street Rod sort rapidement des coins et laisse les autres derrière en quelques coups d'accélérateur. Un vrai plaisir à piloter. »

À cela s'ajoute l'habillage de combat Dark Custom Harley-Davidson : nouveau carénage sport de couleur assortie, partie arrière courte et agressive s'inspirant du style Street-Fighter et nouveaux

feu arrière et clignotants à DEL avec la signature Street Rod unique.

« Nous avons créé une moto d'allure coriace, indique Chetan Shedjale, concepteur en chef chez Harley-Davidson. Parfaite pour l'environnement auquel elle est destinée. Les fourches inversées, les brides triples et le nouveau carénage sport noir anodisé contribuent à la masse visuelle de la partie avant tandis que la nouvelle partie arrière allège l'arrière-train. La garde au sol accrue et les nouvelles roues de 17 po donnent à la Street Rod une présence intimidante. Quant à la prise d'air en forme de soucoupe rappelant les *hot rods* américains et le grondement plus profond de l'échappement, ils attirent l'attention sur le moteur Revolution X à haut rendement. »

La Street Rod sera offerte dans les couleurs Vivid Black, Charcoal Denim et Olive Gold.



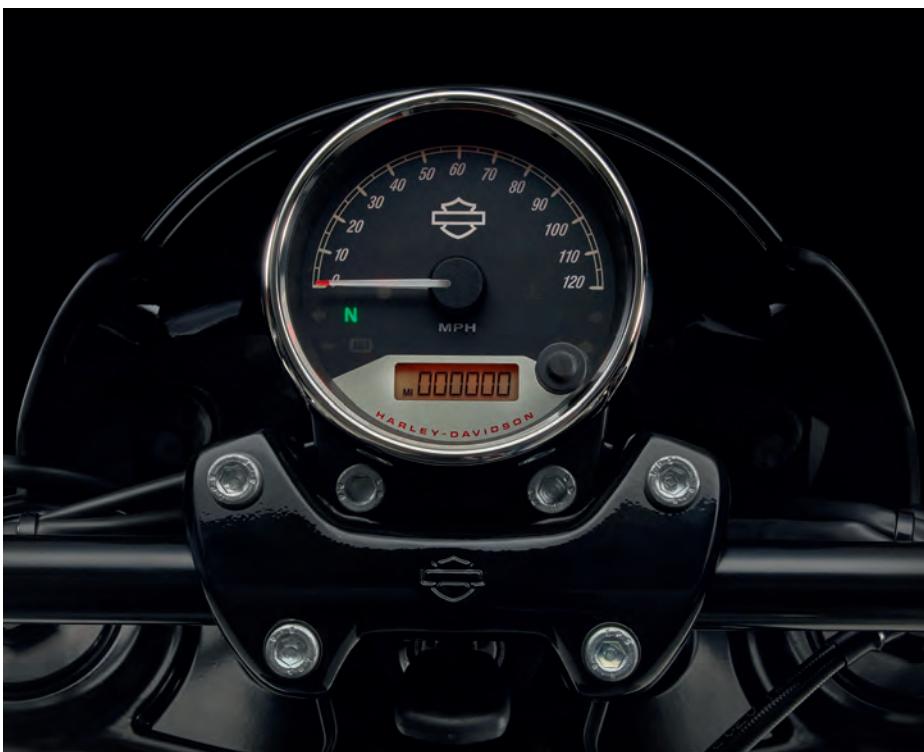
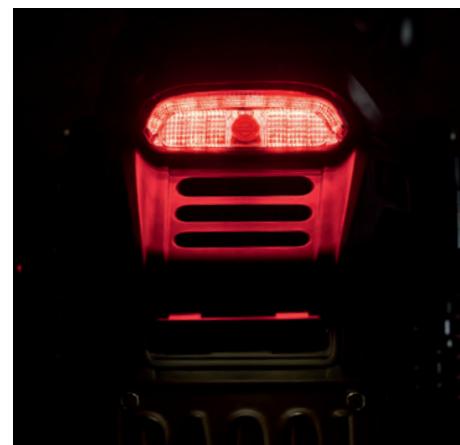


Le châssis de la Street Rod va de pair avec la performance du moteur Revolution X à haut rendement. La partie avant propose des fourches inversées de 43 mm retenues par une bride triple en aluminium léger. L'angle d'inclinaison de la fourche est passé de 32 à 27 degrés pour une direction plus agile. Les amortisseurs à ressort hélicoïdal sont équipés d'un réservoir externe pour augmenter la capacité du liquide, améliorer le contrôle de la suspension et favoriser une maniabilité dynamique. Les amortisseurs augmentent le débattement de la suspension de 31% pour atteindre 117 mm.

Le nouveau bras oscillant est légèrement plus long pour accommoder les pilotes de plus grande taille. L'angle d'inclinaison gauche et droit est passé de 28,5 à 37,3 degrés à droite et à 40,2 degrés à gauche. La Street Rod roule sur des roues avant et arrière légères à 7 rayons dédoublés en aluminium coulé de 17 po (43 cm) et de nouveaux pneus radiaux Michelin Scorcher 21. Les freins avant à disque double de 300 mm offrent une superbe puissance d'arrêt. Le système de freinage antiblocage (ABS) et le système de sécurité Smart Harley-Davidson installés en usine sont offerts en option.

La nouvelle forme de la selle s'ajuste au contour du pilote et la hauteur de selle a augmenté de 93 mm pour atteindre 747 mm et ainsi améliorer le champ de vision. Avec son guidon plat de style drag, la Street Rod se pilote les poings en avant. Elle comprend aussi de nouvelles commandes au pied forgées et des repose-pieds en aluminium stratégiquement placés pour une position assise confortable, qui permet aussi au pilote de poser facilement les pieds au sol à l'arrêt.

« La Street Rod vous permet de conduire à fond et c'est exactement le but de sa conception, explique Weber. On ne touche pas le pavé avec le genou à haute vitesse sur cette moto, mais c'est une vraie 750 cm³ beaucoup plus légère que ce à quoi on pourrait s'attendre. Les pneus, les roues, la suspension et la géométrie du cadre ont été pensés pour travailler ensemble et offrir une tenue de route légère et précise à n'importe quelle vitesse. La réponse aux demandes du pilote est directe. On sait exactement où on est sur la route. La Street Rod est une moto vraiment dynamique et certainement la plus agile et maniable de toute la gamme Harley-Davidson actuelle. »





GLOIRE

aux trois roues

Trois jours sur un trois roues avec le New Smyrna Beach HOG® Chapter

GLEN ABBOTT



Négocier une série de courbes serrées sur la Country Road 450

près d'Umatilla, en Floride, était pour moi étrangement exaltant ou, pour être plus précis, étrange et exaltant. Je faisais partie d'un groupe de 23 motocyclistes sur 19 motos Harley-Davidson®, tous des membres du New Smyrna Beach HOG® Chapter. Nous étions en février et, d'après les prévisions, la journée allait être ensoleillée avec un maximum de 27 °C. Que demander de mieux?

Mon monture était une Harley® Tri Glide® Ultra, louée pour trois jours auprès de Seminole H-D à Sanford, FL. Nous étions trois sur des trois roues, mais, dans mon cas, c'était seulement la deuxième fois de ma vie que je roulais sur une moto de ce genre.

C'est la lettre de Don Younkin, propriétaire d'une Tri Glide et membre du

Mon-Valley HOG® Chapter de Pittsburgh, PA, publiée dans le numéro Été 2016 de HOG® Magazine Canada, qui m'a incité à tenter l'expérience. Il écrivait : « ... je trouve aussi que vous oubliez une large part de votre lectorat... Nous avons autant de plaisir à rouler que les autres, mais personne ne semble tenir compte de nous. »

Son appel au respect m'a interpellé et je lui ai téléphoné. « Moi, ça m'est égal que quelqu'un roule sur une moto à trois roues ou à deux roues; ça demeure une moto, m'a-t-il. C'est toujours le même plaisir de rouler en toute liberté. » Don a 68 ans et fait de la moto depuis l'âge de 14 ans. Il a acheté sa Tri Glide en 2014, plusieurs années après avoir subi un AVC qui lui rendait plus difficile la conduite d'une moto à deux roues. Lui aussi, il avait des préjugés envers les trois roues, mais une visite chez son concessionnaire a tout changé. « C'est compact. C'est beau. J'ai eu un coup de cœur et je l'ai acheté sur-le-champ. »

Avouons-le : les trois roues ont parfois un problème d'image. Pour certains, ce sont les mini-fourgonnettes du motocyclisme. Personne n'a jamais vu Captain America et Billy traverser le pays au guidon d'un trois roues dans *Easy Rider* pas plus qu'on aurait imaginé Burt Reynolds au volant d'une Town & Country dans *Smokey and the Bandit*.



Les temps ont changé. Les tricycles à moteur ont fait bien du chemin et de nombreux motocyclistes préfèrent avoir du fun avec un trois roues. Et il n'y a rien de mal à ça. Don, par exemple, combat les stéréotypes tous les jours sur sa Tri Glide. « C'est comme si tu ne fais pas partie de la 'jeunesse rebelle' parce que tu possèdes un trois roues. Et alors? Tu portes encore du cuir et un bandana. Il est temps que la perception change », ajoute-t-il avec une pointe de défi.

JOURNÉE DE FORMATION

Je suis allé chercher ma Tri Glide un jeudi chez Seminole H-D. J'allais la piloter pour me rendre à la réunion du New Smyrna Beach Chapter ce soir-là, puis à Ocala le vendredi et pour une autre randonnée de chapitre jusqu'à Flagler Beach, FL, le samedi. Trois jours sur un trois roues allaient me donner un aperçu de la vie d'un propriétaire de ce type de moto. Kristen Lasky, la représentante de Harley-Davidson® Authorized Rentals, m'a décliné les caractéristiques de ma rutilante Milwaukee-Eight™ Tri Glide Ultra 2017 Mysterious Red Sunglo/Velocity Red Sunglo. « Il ne faut juste pas oublier que tu n'as pas à mettre les pieds au sol », m'a-t-elle conseillé. Cela m'a semblé évident, mais j'ai vite compris par la suite que c'était l'une des habitudes les plus difficiles à briser.

Me préparant mentalement, j'ai enfourché la moto, appuyé sur le levier d'embrayage et actionné le démarreur. « Je suis un Jedi, me suis-je dit. La Force va me guider. » (Cela a fonctionné dans *Star Wars*, non?). En m'engageant doucement sur la route, je me suis étendu les jambes quelques secondes pour une question d'équilibre comme je l'aurais peut-être fait sur ma Road King® à deux roues. Et au premier panneau d'arrêt, je me suis vu en train de poser les pieds par terre.





Les premiers kilomètres sur la Tri Glide m'ont paru bizarres. Beaucoup de feedback à travers le guidon. Je remarquais chaque bosse sur la route; c'est la conséquence quand on a trois points de contact au sol plutôt que deux. Auparavant, j'avais assisté, en tant qu'observateur, au tout premier cours 3WBRC ou 3-Wheel Basic Rider CourseSM d'une journée donné chez Seminole H-D. Ce cours, qui est offert par la Harley-Davidson[®] Riding Academy de concert avec la Motorcycle Safety Foundation, s'adresse aux personnes qui veulent apprendre à piloter un trois roues; en Floride, quand on le réussit, le permis de conduire porte la lettre « S » indiquant qu'il est restreint aux motos à trois roues.

J'ai ainsi assisté aux explications fournies, notamment sur les principes de conduite de base et les commandes, par Ed Fulford, gestionnaire de la Riding



MOI, ÇA M'EST ÉGAL QUE QUELQU'UN ROULE SUR UNE MOTO À TROIS ROUES OU À DEUX ROUES; ÇA DEMEURE UNE MOTO. »

Academy, et la formatrice Janet Walker à deux femmes qui voulaient savoir comment piloter la Tri Glide de leur mari. « Ce serait pratique si jamais il arrive quelque chose

durant un voyage, m'a confié Debbie Hartzell. Et plus tard, je pourrai prendre la moto toute seule et aller me promener. » Le cours de deux jours comprenait six heures de théorie et huit heures de pratique. Il y a deux examens, l'un écrit et l'autre, en situation de conduite.

Plus tard, j'ai demandé à Ed à quoi je devais faire attention la première fois. « Les commandes sont pareilles, mais la bête ne se manipule pas de la même façon, m'a-t-il dit. La grosse différence, c'est qu'un trois roues ne s'incline pas dans les virages. Il faut utiliser le braquage direct, c'est-à-dire tourner le guidon dans la direction où on veut aller, comme pour une auto. Cela veut dire qu'il faut prendre les courbes plus lentement. »

Autre chose? « On ne doit pas oublier que l'arrière est plus large que l'avant. » Et moi qui pensais que c'était parce que je vieillissais! « J'ai vu des gens

qui n'ont pas suivi une formation arriver à une station-service et arracher un garde-boue le long des pompes parce qu'ils ont oublié cela. Piloter un trois roues peut exiger un peu plus d'endurance physique si on compare à une moto à deux roues, a ajouté Ed. Dans une courbe, il faut physiquement tourner le guidon. »

DE QUOI PAVOISER FORTEMENT

En accélérant sur l'autoroute la première journée sur la Tri Glide, j'ai eu droit à une poussée de puissance exaltante de son moteur Milwaukee-Eight. Je sentais que le véhicule était solide et stable. J'avais déjà pris de l'assurance à mon arrivée à la réunion du chapitre et j'avais hâte au voyage aller-retour de 300 km à Ocala au programme du lendemain. Tommy Duane, le capitaine de route principal, m'a dit en riant : « Maintenant pour



certains des plus beaux pur-sang du pays. « Je crois avoir vu plus de chevaux aujourd'hui que dans toute ma vie », m'a avoué Bill après notre virée.

Au lieu de retourner la Tri Glide le lendemain, j'ai préféré profiter d'une autre randonnée du chapitre le samedi matin jusqu'à Flagler Beach en passant par l'Ormond Loop à travers les bois. En ces trois jours de location, j'ai parcouru 640 kilomètres sur le trois roues que j'ai appris à apprécier. Don avait raison. « Je fais plus de randonnées qu'avec ma moto à deux roues, m'avait-t-il confié. Je déteste le froid, mais ma femme et moi, nous avons roulé tout l'hiver l'an dernier [en Pennsylvanie]. Il faisait froid, mais on a roulés quand même parce qu'on a plus de plaisir sur un trois roues. »

inclure les trois roues, on écrit sur le programme BIS (*Butts in Seats*) au lieu de KSU (*Kickstands Up*). »

L'excursion du capitaine de route Bill Brogan au pays de chevaux et dans l'Ocala National Forest avait attiré de nombreux motocyclistes par cette belle matinée du vendredi. « C'est l'une de mes randonnées préférées en Floride, m'a-t-il. On serpente à travers des bois, parfois sous un couvert végétal, et le long de pâturages remplis de chevaux. » Les membres du chapitre Kathy et Harry Diffenbaugh pilotaient chacun une Tri Glide. Harry a plutôt l'habitude de se déplacer sur une moto à deux roues, mais il avait emprunté pour l'occasion le trois roues d'un copain. Kathy, elle, a sa propre Tri Glide. « Je m'y sens plus en sécurité, m'a-t-elle expliqué. J'ai essayé la moto ordinaire, mais ce n'était pas pour moi. »

Bill nous a guidés le long de la partie sud de la forêt nationale, à travers de petites villes et sur une route bordée de baraques vendant des « Boiled P-Nuts » (une spécialité du coin), du bois de chauffage et

du miel local. Sur la U.S. 40 à Silver Springs, on a fait un arrêt au Sweet Jane's Candy Store pour des *whoopies* - une sorte de biscuit-gâteau avec une garniture crémeuse au milieu. J'en ai acheté 23 pour le groupe; à en juger d'après le silence qui régnait pendant la dégustation, ce fut fort apprécié.

Rassasiés, nous avons entrepris notre tournée d'Ocala. Le Marion County, où se situe Ocala, se qualifie de « Capitale mondiale du cheval ». Dans un monde de « faits alternatifs », cela ne semble pas exagéré. Bien que Lexington, au Kentucky, réclame aussi ce titre, ce comté-ci compte plus de chevaux et de poneys que partout ailleurs selon un recensement national. Quelques chiffres à l'appui : 1 200 fermes équestres couvrant au total plus de 28 000 hectares de pâturage; plus de 400 de ces fermes se spécialisent dans l'élevage de pur-sang. L'impact économique de cet élevage dans ce seul comté s'élève à plus de 1,3 milliard de dollars US (environ 1,75 G\$ CA).

Roulant près de la tête du groupe, notre triumvirat de

trois roues a eu droit à un bon entraînement du tronc supérieur sur les routes rurales tout en sinuosités.

Au nord-ouest de la ville, nous sommes passés sous une voûte formée de chênes drapés de mousse espagnole et le long de pâturages clôturés abritant

Pour en savoir plus sur le cours d'initiation au motocyclisme de la Harley-Davidson Riding Academy, consultez le harley-davidson.com/content/h-d/en_CA/home/learn-to-ride.html.



VOTRE ESPRIT D'AVENTURE N'A PAS DE DATE D'EXPIRATION.

POURQUOI LAISSER EXPIRER VOTRE CARTE DE MEMBRE?



CONTINUEZ À ROULER À PLEIN TUBE.

Votre carte de membre HOG® vous ouvre la porte à l'aventure la plus complète dans l'univers de Harley-Davidson. Elle vous rapproche d'autres motocyclistes, peu importe où vos virées vous mènent. C'est votre invitation à un vaste éventail de rallyes, de randonnées et d'événements tout au long de l'année. Et elle vous donne des avantages aussi authentiques que les montures Harley-Davidson. Comme *HOG Magazine Canada*, le programme d'assistance routière, des aubaines spéciales et plus encore. Alors renouvelez votre adhésion. Plus vous roulez, plus vous en profiterez.

Visitez le HOG.com.



MANTRA MINIMALISTE

Les toutes dernières nouveautés dans les pièces et accessoires H-D®
ont l'art de maximiser les effets du style minimaliste.



« Faire mieux avec moins », telle est la philosophie d'une motocyclette de style Café. Dépouillées de tous les accessoires « superflus », ces motos plus légères et plus rapides ont un look rebelle et coriace qui reflète l'attitude du pilote endurci.

PRÊTES POUR LE COMBAT

Guidon Clip-On à profil bas, commandes au pied reculées et profil étroit, voilà la signature d'une moto de style Café

et ce qui la prépare pour son combat sur la route.

Barista non requis

Plus à l'aise stationné devant un petit resto en bord de route qu'un café branché, ce modèle Roadster™ Café Custom carbure à la caféine et est prêt à s'attaquer aux courbes. Avec ses fourches inversées, ses freins avant à disque double et ses amortisseurs Premium à émulsion, la

XL1200CX s'impose sur les routes de campagne. Et avec un guidon Clip-On à profil bas, des commandes au pied reculées et une partie arrière solo Café Custom, le pilote jouit d'une position agressive qui lui donne un parfait contrôle.

Passez chez votre concessionnaire Harley-Davidson® ou consultez le h-d.com afin de vous attaquer, vous aussi, à votre projet de personnalisation.





AU-DELÀ DE LA PLAGE

Hors des sentiers battus à San Diego, en Californie



Texte et photos : Dustin Woods



J'ai déjà pensé qu'être météorologiste à San Diego serait l'un des métiers les plus faciles au monde puisque je n'avais vu le mercure descendre en bas de 20 °C ou grimper au-dessus de 30 °C et qu'il semblait faire soleil tous les jours. Mais apparemment ce n'est pas toujours le cas. Après une sécheresse suffisamment longue pour que des mesures de conservation soient mises en place par une « police de l'eau », la région a récemment été le théâtre de pluies et d'inondations records. Il fallait que cela tombe juste au moment où j'avais prévu une virée à moto dans la région.

Les gens associent immédiatement San Diego au surf, au yoga, au Pacific Coast Highway, à l'USS Midway Museum ou au célèbre zoo. De quoi remplir facilement un week-end, mais il y a plein d'autres choses à découvrir à l'intérieur et autour du San Diego County.

Comme mon vol depuis l'est du Canada m'avait fait gagner trois heures, j'ai pu passer la majeure partie de ma première journée au centre-ville. Voyant ma théorie « sans pluie » voler en éclats, je me suis dirigé vers le Cosmopolitan Hotel dans l'Old Town, où j'allais passer la soirée avant de chercher ma moto.

Construit en 1827, cet hôtel récemment rénové a d'abord été la maison du pionnier Juan Bandini; deuxième en âge parmi les plus vieux bâtiments du quartier historique, c'est le plus ancien du San Diego County. Le Cosmopolitan devint un hôtel dans les années 1870. Avec son décor antique, son personnel en costume

d'époque et son saloon, il demeure un lieu emblématique au cœur du Parc historique de l'Old Town. Ce premier « centre-ville » de San Diego comprend une grande place bordée de bâtiments restaurés ainsi que des buildings du XX^e siècle. Le site recrée l'atmosphère du San Diego d'autrefois de 1821 à 1872. On a l'impression d'être dans le décor d'un film western.

On trouve de tout chaque jour à la place Fiesta de Reyes : spectacles, danses folkloriques, art, artisanat et restos, dont l'Old Town Jerky & Root Beer qui, vous l'aurez deviné, ne vend que du jerky et de la racinette. Il y a en face la Casa Guadalajara, qui sert d'authentiques mets mexicains. À déguster tout en sirotant une margarita rehaussée d'un morceau de lime et en écoutant les sérénades des guitaristes sur place. Il y avait une longue queue dehors un mardi en janvier. Il vaut mieux réserver.

Ce n'était pas ma première visite à San Diego, mais c'est seulement lorsque j'ai laissé tomber les chaînes d'hôtels et de restaurants typiques que j'ai pu vraiment apprécier la convergence des cultures. Bien que des explorateurs européens réclament le titre de la découverte de la région en 1542, des travaux archéologiques démontrent que les Kumeyaay les ont précédés de quelque 10 000 ans. Ce peuple semi-nomade suivait de saison en saison les mouvements migratoires des animaux en fonction des plantes qu'ils consommaient. À partir des années 1700, la région a été sous la domination de l'Espagne, puis du Mexique avant de devenir une partie

des États-Unis en 1848 et de l'État de Californie en 1850. Pensez à un melting-pot américain à la mariachi.

Le San Diego County est aussi le point de convergence de trois régions géographiques distinctes : le front de mer, les montagnes et le désert. Les températures peuvent changer du tout au tout selon l'altitude comme je l'ai découvert en quittant les limites de la ville sur le Highway 8 au guidon d'une moto Harley-Davidson® Road Glide® 2015. Plus cette route sinueuse grimpeait, plus le mercure chutait.

À l'approche du Cuyamaca Rancho State Park sur le Highway 79, les premiers signes de neige sont apparus. J'avais spécifiquement choisi le sud de la Californie pour éviter la neige et je m'en allais en plein dedans alors qu'il y avait un dégel de type printanier chez nous. Je ne me souviens pas avoir vu des enfants en traîne sauvage pendant mes virées à moto, mais, eux, ils me regardaient comme si j'étais complètement timbré. Les avantages de voyager avant la haute saison sont les tarifs plus bas et le nombre moins élevé de touristes, mais l'un des risques, c'est que la météo peut vous jouer des tours. En bon Canadien, j'ai simplement ajouté des couches de vêtements et continué mon petit bonhomme de chemin jusqu'à la ville de Julian.

Julian a été la ville la plus peuplée de l'État après qu'un mineur du nom de Fred Coleman a trouvé de l'or en 1870. Elle a compté à une époque plus de 200 mines et aurait été considérée comme le chef-lieu du comté. Le



matériel de forage était amené à la côte par des navires à vapeur, puis transporté dans les coins les plus reculés des montagnes sur des chariots tirés par des chevaux. Si vous vous intéressez un tant soit peu à l'histoire, la visite d'une heure de l'Eagle and High Peak Mine vaut vraiment la peine. Vous pilotant à travers un dédale de galeries, les guides vous expliquent le fonctionnement rudimentaire de la mine et comment les variations de la valeur de l'or et l'arrivée de méthodes d'extraction plus rentables ont entraîné sa fermeture.

Julian est nichée dans les pittoresques Cuyamaca Mountains. Sur la rue principale s'alignent des bâtiments de style victorien et Far West abritant des magasins généraux, des restaurants, des boutiques d'artisanat et des magasins d'antiquités. Après avoir visité la mine, j'ai lunched chez Julian Café & Bakery, surtout connue pour sa tarte aux pommes maison. Y goûter, c'est l'adopter.

J'ai fait un arrêt à la Nickel Beer Company pour acheter quelques cruchons de leur délicieuse bière pression que j'ai apportés à l'Orchard Hill Country Inn. Cette oasis Four Diamond AAA au sommet d'une colline comprend 10 chambres dans le pavillon principal et 12 chalets. La propriétaire Pat Straube m'a dit qu'elle et son mari auraient pu s'installer n'importe où au monde à leur retraite, mais qu'ils avaient choisi de faire leur vie ici.



OÙ SÉJOURNER

Cosmopolitan Hotel

oldtowncosmopolitan.com

Orchard Hill Country Inn

orchardhill.com

Palm Canyon Hotel & RV Resort

highwaywestvacations.com/properties/palmcanyon

Rancho Bernardo Inn

ranchobernardoinn.com

OÙ S'AMUSER

Junipero Serra Museum

sandiegohistory.org/serra_museum

Lions, Tigers & Bears

liontigersandbears.org

Eagle and High Peak Mines

Julian Pioneer Museum

julianpioneermuseum.org

Borrego Spring Dark Sky Community

darksky.org/idsp/communities/borregosprings/

California Overland Desert Excursions

californiaoverland.com

Galleta Meadows Sky Art

desertusa.com/borrego/bs-art.html

Palomar Observatory

astro.caltech.edu/palomar/visitor

OÙ MANGER

Casa Guadalajara

casaguadalajara.com

Julian Café and Bakery

juliancafe.com

Jeremy's on the Hill

jeremysonthehill.com

Dudley's Famous Bakery

dudleysbakery.com

Red Ocotillo Restaurant

redocotillo2.homestead.com

AVANT

ranchobernardoinn.com/dine/avant

« Il y a 16 tribus autochtones dans la région – des gens qui ont un lien spécial avec cette terre, m'a-t-elle expliqué en me faisant faire le tour des jardins. Je crois que c'est l'une des raisons pour lesquelles on se sent si en paix. C'est impossible d'être stressés ici. »

Le coin offre diverses bonnes tables, comme Jeremy's on the Hill, qu'on m'avait fortement recommandé. Axés sur une cuisine du terroir préparée par le chef Jeremy Manley, diplômé de l'école Le Cordon Bleu, les menus saisonniers mettent en vedette des ingrédients frais locaux.

Le lendemain matin, je me suis réveillé frais et dispos pour entreprendre ma randonnée jusqu'à Borrego Springs. J'ai dû d'abord faire face à de la glace noire et à du temps frisquet, mais un décor de cactus et de palmiers m'attendait une fois arrivé. Si vous vous adonnez à faire une ride dans le coin hors saison, je vous conseille d'apporter des vêtements à superposer.

Près du pied de la chaîne de montagnes, la grand-route déserte vous réserve une très longue série de courbes, toutes différentes les unes des autres. Avant de descendre vers l'Anza-Borrego Desert State Park qui couvre 248 880 hectares, il faut s'arrêter à un belvédère qui, niché à une altitude de 700 mètres, permet de voir aussi que la Salton Sea. Grandiose!

La température s'est mise à grimper au cours de ma descente en lacets vers le désert. La neige fondait et l'odeur suave





des fleurs sauvages venait maintenant me chatouiller les narines à mesure que j'approchais du Palm Canyon Hotel & RV Resort. L'idée d'un parc pour VR peut sembler rébarbative pour certains, mais ce n'est nullement le cas ici. Il y a des chambres d'hôtel propres, confortables et bien aménagées dans un style western. On peut aussi brancher son propre VR ou dormir dans des caravanes Airstream restaurées.

Entourée d'un vaste parc sans lumière, Borrego Springs est la seule qui jouit de la certification « Dark Sky Community » en Californie. Elle fait partie des Top 10 des É.-U. pour l'observation des étoiles selon le magazine *USA Today*. Quand le soleil se couche, vous comprendrez pourquoi.

À la réception de l'hôtel, l'homme devant moi - qui portait un tee-shirt Harley-Davidson - a remarqué mon blouson H-D® et m'a demandé d'où je venais. Je lui ai dit que j'avais roulé depuis San Diego, mais que j'habitais à Toronto. Il m'a dit que lui et son conjointe venaient de Calgary et c'est là que celle-ci s'est tournée et m'a demandé : « Êtes-vous Dustin Woods? ».

Quelle surprise! C'était Diane Wild, anciennement de Calgary Harley-Davidson, qui nous avait loué, au photographe Dan Lim et à moi, des motos pour notre voyage dans les Rocheuses l'été dernier. Le monde est vraiment petit. Wayne et Diane avaient

remorqué leurs motos Harley® derrière leur VR pour une semaine de vacances dans le coin. Autre coïncidence : tout comme moi, ils avaient planifié pour le lendemain une ride pour aller retrouver ici et là les sculptures métalliques géantes du Galleta Meadows Sky Art. Ces dinosaures, rapaces, mammouths, éléphants, chameaux et chevaux sauvages gigantesques et extrêmement figiolés, sans oublier un dragon chinois de 100 m, sont l'occasion d'une course aux trésors inoubliable.

Après cette expédition, j'ai fait une visite guidée de l'Anza-Borrego State Park avec California Overland Desert Excursions. L'entreprise possède plusieurs Jeep et divers véhicules d'armée capables de traverser la région sans merci des Badlands - un terme générique qui décrivait, sur les cartes d'autrefois, un lieu où il n'y avait ni eau, ni nourriture, ni ombre. Bien des plantes et des animaux y ont quand même élu domicile.

Nous avons exploré des caves en boue séchée et Vista del Malpais, un endroit qui surplombe l'un des sites archéologiques les plus prolifiques au monde. D'innombrables dinosaures, mastodontes et autres animaux préhistoriques y ont été découverts. Après cette excursion fort intéressante, j'ai rejoint Wayne et Diane et nous nous sommes rendus à moto au Red Ocotillo Restaurant pour un repas délicieux.

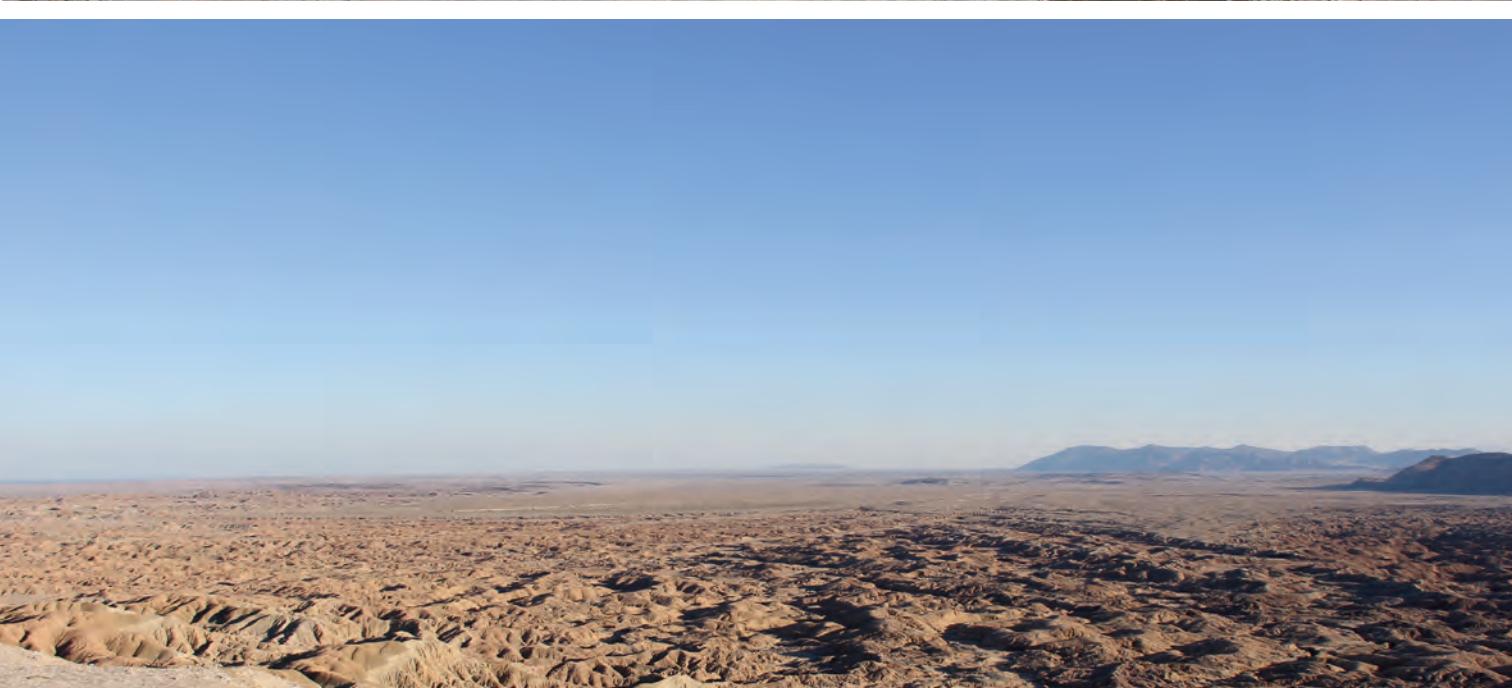
J'ai dit au revoir à Wayne et Diane le

lendemain matin, mais j'ai dû vite revenir vers eux en découvrant que le sélecteur de vitesse de ma Road Glide ne fonctionnait qu'en première. Heureusement, Wayne a su rapidement diagnostiquer le problème et sorti ses outils pour le régler, sinon je serais peut-être encore pris là. Je n'en étais que plus reconnaissant d'être tombé sur ces sympathiques Canadiens alors que je voyageais seul dans des lieux reculés et inhospitaliers.

Après ce court retard, j'ai pu m'en donner à cœur joie sur les routes sinueuses de la région, notamment sur la Palomar Mountain Loop en route vers le luxueux Rancho Bernardo Inn à San Diego. Après avoir garé ma Harley parmi les Cadillac, Mercedes et BMW, je me sentais un peu bizarre en jean et en bottes de motocycliste avec ma boisson et mon livre sur le patio donnant sur le golf. À l'abri du tumulte de la ville, j'ai levé mon verre de vin en dégustant un repas exceptionnel au restaurant AVANT de l'hôtel, bouclant ainsi la boucle d'un voyage qui n'avait pas été sans surprises.

Circuler à moto dans des endroits reculés, c'est s'exposer à des obstacles comme des conditions météo ou des pannes mécaniques imprévisibles, mais la façon d'y faire face déterminera si elles deviennent un simple contretemps ou une entrave majeure. C'est hors des sentiers battus qu'on peut vivre certaines des meilleures expériences.







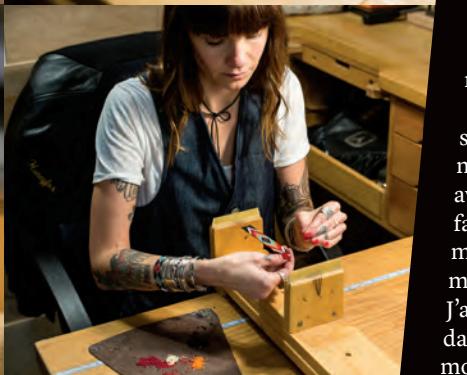
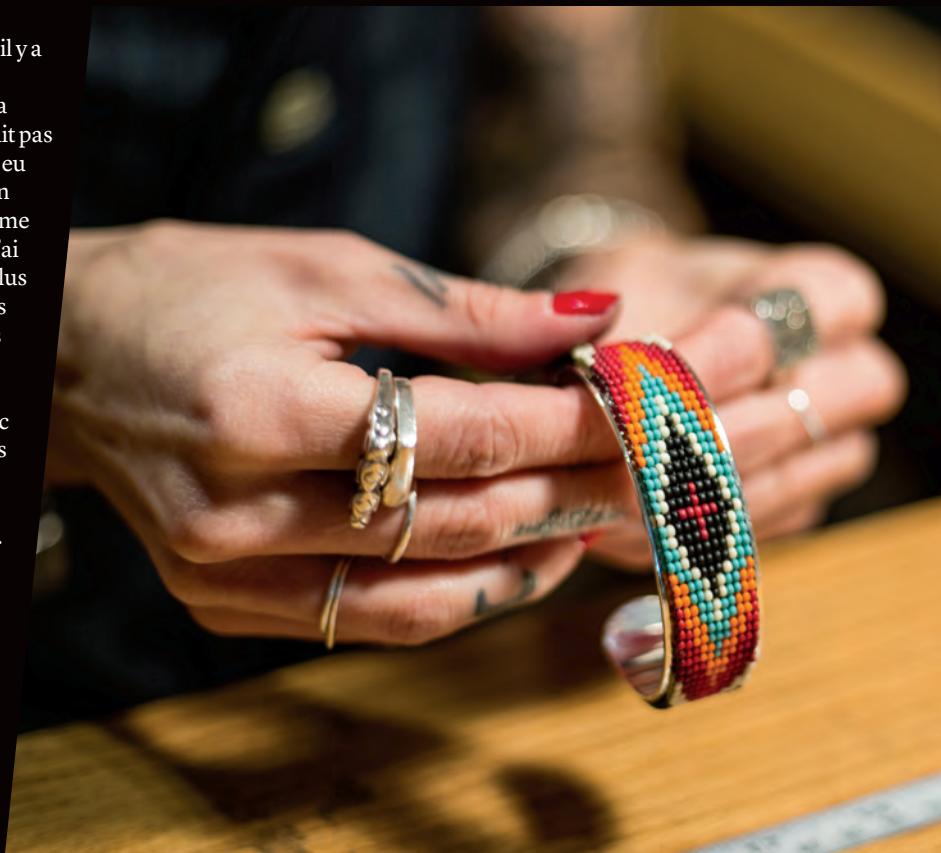
UN JOYAU DE PORTLAND

La moto Harley-Davidson®
Sportster® bien-aimée de la
conceptrice de bijoux Heidi
Lieberman joue un rôle clé
dans sa créativité.

JEREMY PICK

Quand je suis tombée malade il y a dix ans, j'ai cru que j'allais mourir. J'étais confinée à la maison et personne n'arrivait pas à poser un diagnostic. J'avais toujours eu une fibre artistique et j'avais besoin d'un exutoire. Alors j'ai appris par moi-même à travailler avec des perles de verre. J'ai su par la suite de quoi je souffrais et plus je prenais du mieux, plus je faisais des bijoux. J'ai décidé de m'installer dans un petit studio à Portland, en Oregon, où j'ai fait la connaissance d'autres bijoutiers et je suis devenue amie avec Allison Bartline, qui se spécialise dans les pièces en argent sterling. Après en avoir discuté, nous avons loué ensemble un entrepôt au centre-ville. Je pouvais ainsi consacrer tout mon temps à me perfectionner et à élargir ma clientèle.

Aujourd'hui, ma vie est bien différente. Ma gamme de bijoux, Honeyfox, est bien établie et Allison et moi sommes propriétaires de la bijouterie Gem Gem, qui jouxte notre studio. À nos propres créations sont venues s'ajouter celles de 18 autres



stylistes triés sur le volet. C'est notre petite boîte à bijoux. Nous avons ouvert nos portes il y a neuf mois et tous les bijoux que nous vendons sont des exclusivités de chez nous.

Honeyfox regroupe des pièces artisanales à édition limitée; elles sont ornées de perles de verre et d'accents argent vintage. J'utilise des éléments que je trouve, comme des points de flèche en obsidienne et des pièces de monnaie anciennes. Ce qui m'influence le plus? L'Ouest américain, mes bottes de cowboy ainsi que mes randonnées à pied et à moto; tout cela imprègne les combinaisons de couleurs et les motifs de mes créations.

Le motocyclisme va de pair avec mon style de vie en tant qu'artiste. J'adore m'exprimer à travers mon travail et mes aventures à moto. J'ai parfois besoin de faire le vide et un road trip est pour moi le moyen idéal de remettre ma créativité en marche. Je fais de la moto depuis quatre ans. J'ai commencé sur des chemins forestiers dans la région de Portland au guidon d'une moto hors route des années 70 et j'ai

immédiatement eu un coup de cœur. J'ai suivi un cours, obtenu mon permis et acheté une moto hors route 250.

Mon copain possédait à l'époque une H-D® Shovelhead des années 70 et c'était frustrant de rouler en sa compagnie parce que ma moto était moins puissante. Il avait aussi une Sportster® des années 90, qu'il m'a laissé l'essayer. Tout un contrat pour une fille de petite taille comme moi! Il a fallu que je me parle, mais une fois partie, j'étais aux anges. Je n'avais jamais imaginé qu'on pouvait ressentir cela sur une moto. Elle était si puissante. Je savais que je devais m'acheter une Harley® et qu'elle allait changer ma vie. Alors j'ai vendu ma moto hors route et commencé à mettre des sous de côté.

Un mois plus tard, c'était Noël et mon copain m'a offert sa Sportster en cadeau! C'était il y a deux ans et j'ai toujours cette moto. En fait, je l'ai modifiée : des amortisseurs plus bas pour abaisser la position de conduite, des tuyaux d'échappement drag, une nouvelle selle et un réservoir entièrement repeint par l'un de mes amis. Elle est maintenant parfaite pour moi et je l'adore.



PHOTOGRAPHIE - JOSH KURPIUS

Faire de la moto et créer correspondent en plein à ce que je suis. Ma source d'inspiration, c'est la nature et j'ai la chance d'habiter en Oregón - il y a tellement d'arbres et de rivières et l'océan est à une courte distance de Portland à moto. Après une longue journée à Gem Gem, j'enfourche ma monture et je pars faire une balade. Mes montées d'adrénaline me rappellent la chance que j'ai d'être en vie.

Aujourd'hui, j'arrive à gérer ma maladie. Il n'y a pas de traitement curatif, mais cela ne m'empêche pas de faire ce que je veux. Mon objectif pour Honeyfox, c'est de rester fidèle à mon style. Pour Gem Gem? En faire une vitrine pour des bijoux faits main à nul autre pareils. J'aimerais voir ces deux entreprises continuer de croître et peut-être que nous ouvrirons un deuxième magasin. Je veillerai toutefois à me garder assez de temps pour partir à l'aventure sur ma Sportster!

ÉCHAPPEMENT

ENTHOUSIASTES

DES RÉCITS DES PASSIONNÉS DE LA ROUTE





1 Une belle belle-fille

Voici une photo de ma belle-fille, Sasha, dans sa robe de mariée le jour de ses noces.

LARRY CROSS
Rockwood, Ontario

2 Futur motocycliste

Cette photo à croquer d'un futur propriétaire d'une Harley® a été envoyée par George Boboros de Stevensville, Ontario.

3 Égo-portrait post-randonnée

Tammy et Rijan Selim de Whitby, Ontario, après une ride.



4 Des ruines de la Guerre froide

Patricia Dupuis de L'Épiphanie, a envoyé cette photo de sa moto Softail Slim® dans une base militaire canadienne abandonnée, près de St-Adolphe-d'Howard, QC. La base, qui a fermé en 1987, est un vestige de la Guerre froide.

.....

5 Fonzie en devenir

Prêt à se faire de nouveaux amis en cours de route.

DENNIS WAYNE HUES

New Westminster, Colombie-Britannique

.....

6 Une vue imprenable

Un arrêt sur le bord de la route pour admirer les paysages saisissants de la piste Cabot sur l'île du Cap-Breton en Nouvelle-Écosse.

PATRICIA DUPUIS

L'Épiphanie, Québec

.....

7 Une tournée pancanadienne

À l'automne 2015, j'ai fait l'acquisition d'une CVO Limited neuve. Des copains s'étaient, eux aussi, acheté des motos : une CVO Limited 2016 et une Ultra Limited 2015. Au printemps de 2016, nous sommes partis ensemble pour un petit voyage à Vancouver, simple question de mettre nos motos à notre main. Au retour, ma femme et moi avons fait une virée jusqu'à la côte Est depuis la Saskatchewan. Nous sommes revenus en passant par les É.-U. Cinq semaines sur la route – quel beau voyage!

KEVIN MCCAIG

Saskatoon, Saskatchewan





6



7

8 9 #FortMacStrong

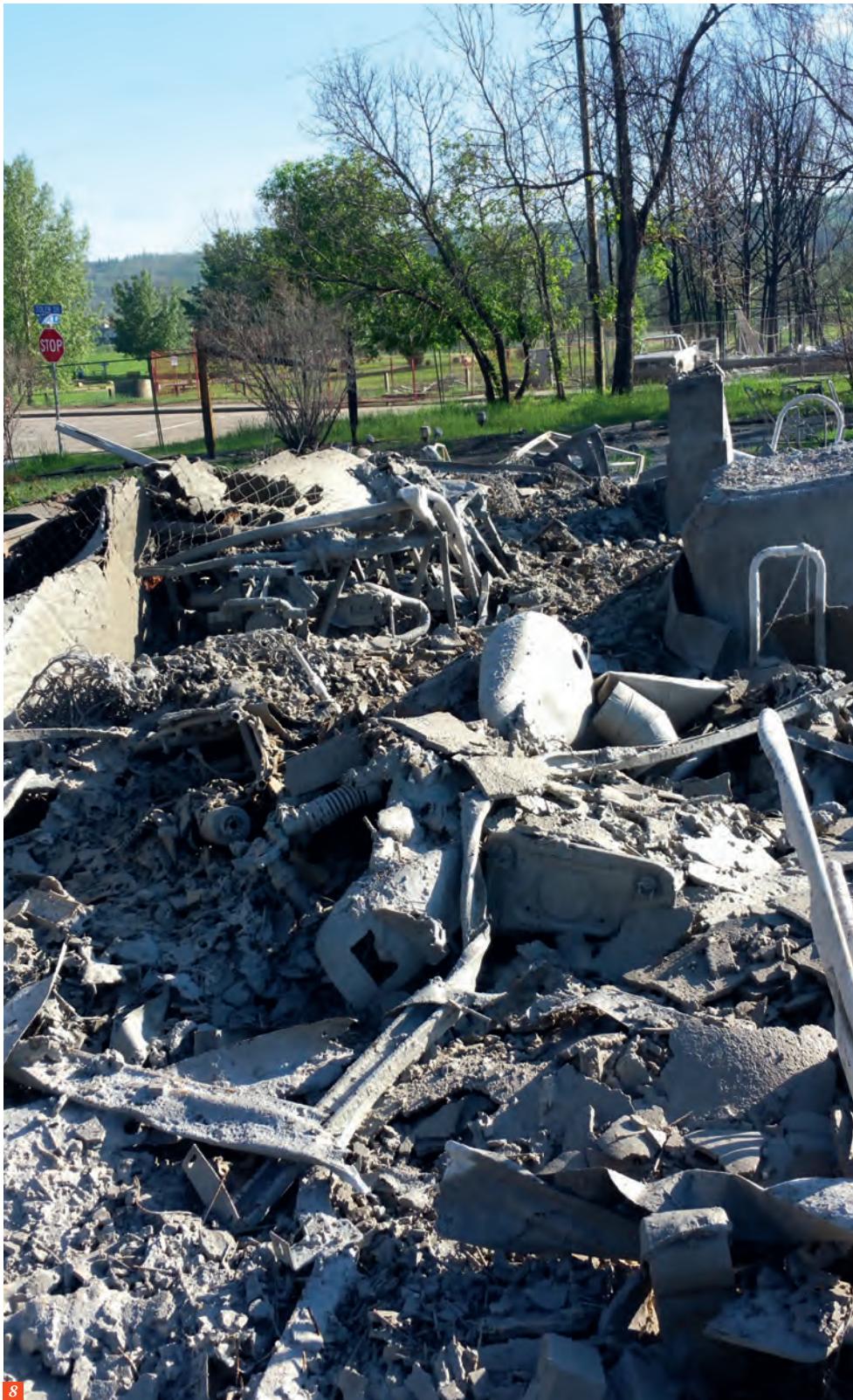
Je suis relativement nouveau de la scène des motos de croisière. L'an dernier, j'ai trouvé une excellente aubaine sur une Sportster® 883 Custom 2008. Quand je l'ai vue, ce fut un coup de foudre. Je me suis baladé au guidon de cette monture partout au Fort McMurray, AB. Beau temps, mauvais temps, je trouvais toujours une raison pour profiter de ma Harley®.

Comme la plupart le savent, notre communauté a été dévastée par un incendie de forêt qui a détruit plus de 2 400 bâtiments en mai 2016. Malheureusement, le feu n'a pas épargné notre maison. Ma femme et moi avons réussi à nous échapper avec notre chien et les vêtements sur nos dos!

Ma Sportster a aussi été détruite par les flammes. J'étais heureux d'être en vie, mais en état de choc total. Nous étions par chance assurés et l'un de mes premiers achats a été une Ultra Classic Low® 2016 flamblant neuve. Vous pouvez imaginer à quel point j'étais fier de rouler dans Fort McMurray sur cette superbe machine! Pour moi, faire de la moto, ce n'était pas juste une occasion de fraterniser avec d'autres adeptes de la moto dans ma communauté. C'est ce qui m'a soutenu dans ma démarche de rétablissement personnel. Rien ne libère du stress et des soucis qu'une randonnée à moto quelques heures par-ci, par-là. Merci au personnel formidable de Harley-Davidson of Edmonton pour toute son aide.

BRAD THISTLE

Fort McMurray, Alberta





9

10 Des routes en lacets au cœur de la C.-B.

Chaque année, une virée au lac Kootenay fait partie de ma liste de destinations incontournables. De l'air frais, des routes sinueuses et des animaux dans leur habitat sauvage, que demander de plus? Ma Ultra Classic® Police Officer Special 2011 a maintenant six ans et elle a toujours autant de pep. N'oubliez pas de mettre de l'équilibre dans votre vie et de trouver un peu de temps chaque année pour travailler.

KEVIN BRANDVOLD

Raymond, Alberta

.....



10

11 Il n'y manquait que la boucle

Pour la Saint-Valentin et les 50 ans de ma femme, je lui ai acheté une Harley-Davidson® Freewheeler® 2016 noire chez Prémont Harley-Davidson Beauce à Sainte-Marie, QC, après notre visite au Salon de la moto de Québec. Moi, j'ai fait l'acquisition d'une FLHTC 2002 en 2015. On va bien s'amuser!

RENÉ DESROCHES

Sainte-Marie, Québec

.....

2 Un sourire de l'Ontario

J'adore rouler sur la grand-route. Je n'en suis qu'à ma troisième saison. Je fais à peu près 25 000 kilomètres chaque saison même si elle est parfois courte en Ontario. Je trouve difficile de laisser ma « princesse » – ma Street Glide® 2016 flambant neuve – dans le garage quand je vais travailler tôt le matin en juillet et en août. Je n'ai pas le choix : le trajet jusqu'à mon bureau est trop long. Mais il n'y a rien de mieux que d'enfourcher ma moto et de sentir le stress de la journée s'évaporer. Tous mes collègues de travail m'envient!

ALISON

Bowmanville, Ontario



11



12



ENTRE LES LIGNES

Des erreurs que vous avez faites (2^e partie)

Compilation : JOHN SANDBERG

Dans l'article d'Entre les lignes du numéro de décembre 2016 de *HOG*[®] Magazine Canada, des lecteurs confessaient leurs mauvais coups sur la route. Voici d'autres anecdotes que nous avons reçues...

Un demi-tour traître

Ma femme et moi circulions à moto sur une route panoramique à deux voies dans un canyon; nous suivions depuis environ huit

kilomètres une voiture qui, tout comme nous, roulait à la vitesse permise. À l'approche d'un tronçon en droite ligne, l'auto s'est dirigée vers l'extrême droite et a ralenti comme si elle allait s'arrêter - un signal pour nous de la dépasser. Mais soudainement le conducteur s'est mis à faire un virage en U. J'avais supposé qu'il

nous avait vus; alors je me suis déplacé vers la gauche pour le contourner. Grosse erreur. Heureusement, je ne l'ai pas frappé de plein fouet, mais j'ai quand même accroché son côté et nous nous sommes retrouvés par terre même si nous étions presque à l'arrêt. Nous ne nous sommes pas faits vraiment mal, ma femme et moi, mais

j'ai appris une leçon : quand quelqu'un se tasse à droite comme pour me laisser passer, je ne me fie pas aux apparences.

BART ANDERSON

Mead, Colorado

Il faut avoir des yeux tout le tour de la tête

Il y a quelques années, je roulais en respectant la limite de vitesse sur ma moto CVO Ultra Classic® 2009 sur la I-44 à la sortie de St. Louis quand j'ai aperçu une camionnette qui me talonnait. J'avais l'impression qu'il allait me passer dessus et effectivement il m'a frappé, mais heureusement juste légèrement. Lorsque je me suis arrêté sur le bord de la route, il a fait de même.

Il s'est confondu en excuses, mais je n'étais pas d'humeur à écouter ses balivernes. Il m'a expliqué qu'il débarrassait une tablette de chocolat et qu'il essayait de la manger. Les deux antennes sur mon Tour-Pak® étaient brisées et il m'a remis de l'argent pour les remplacer et calmer ma mauvaise humeur. La leçon à retenir : faites attention à ce qui se passe dans votre rétroviseur.

JOE PURINTON

Par courriel

Un arrosage en règle

Je filais sur la I-81 sous une pluie légère derrière une auto et une autre voiture me suivait. Nous nous sommes retrouvés derrière une remorque agricole qui roulait lentement. La voiture devant moi a commencé à la dépasser; j'ai fait de même tout comme l'auto derrière moi. Quand je me suis retrouvé à côté de la remorque, l'auto devant moi a ralenti. J'étais donc coincé le long de la remorque, qui m'aspergeait allègrement. Jamais plus! Maintenant j'attends que le véhicule

devant moi ait complètement fini son dépassement avant de dépasser à mon tour le plus rapidement possible.

BRUCE PRASHAW

Par courriel

Attention aux éblouissements

Par une fin d'après-midi ensoleillée, j'avais décidé de porter mes lunettes de soleil et de descendre le pare-soleil teinté de mon casque. Je filais vers l'est derrière trois autos sur une route à deux voies et la circulation était dense. Le soleil était derrière moi et se reflétait sur le chrome de mon réservoir à essence. Je me suis soudainement aperçu que les voitures devant moi étaient arrêtées. J'ai freiné trop tard et embouti l'auto devant moi. La leçon à retenir : une protection oculaire trop foncée altère la vue; ainsi le soleil derrière rend les feux de freinage moins perceptibles.

STEVE RIGGS

Ostrander, Ohio

On n'est pas tout seul au monde

Par une chaude journée en août dans le nord de la Floride, je suis allé faire quelques commissions à l'épicerie à moto. En Floride, le meilleur endroit où se garer n'est pas toujours celui qui est le plus proche de sa destination – l'ombre est ce qui compte surtout. J'ai repéré un petit coin le long des arbres et, sans trop réfléchir, j'ai voulu y aller. Tout à coup, une auto a surgi en sens inverse. De par sa couleur foncée, elle se confondait avec les arbres et je l'ai par erreur coupée.

Quand la jeune fille a garé son auto, son père s'est mis à m'engueuler. J'ai compris que j'étais du mauvais côté de la route – j'étais entré par la sortie! J'ai présenté toutes mes excuses et remercié la jeune fille de ne pas m'avoir frappé.

Son père s'est calmé et m'a dit : « Ça va. Je suis en train de montrer à ma fille à conduire et je venais juste de lui dire de faire attention aux motos. »

J'étais tout à fait dans mon tort, ce qui n'excuse pas la rage au volant. Maintenant je ralentis. Comme ça, je suis aussi conscient de mes erreurs que de celles des autres.

MICHAEL KOUTELAS,

Jacksonville Beach, Floride

Un virage sur place déplacé

Mon erreur mémorable, ce fut d'essayer de faire demi-tour sur une route de montagne étroite, en pente ascendante, à 1 500 kilomètres de chez moi. J'ai exécuté la manœuvre à trop basse vitesse et la moto a basculé. Heureusement, elle n'a pas glissé plus loin. Elle a eu juste quelques égratignures, mais c'aurait pu être bien pire.

DELL COLEMAN

Par courriel

Un zigzag au cas où

Mon cœur s'arrête chaque fois que je vois un automobiliste qui semble être prêt à s'engager dans ma voie à partir d'une rue transversale. Quand des accidents se produisent dans de telles situations, bien des automobilistes soutiennent qu'ils n'ont pas vu la moto, ce qui est sans doute vrai. Ma tactique consiste à faire un petit zigzag à gauche et à droite pour attirer leur attention quand ils regardent dans ma direction. S'ils ne me regardent pas, je retiens mon souffle et je poursuis ma route.

GENO McCORMACK

Pittsburgh, Pennsylvanie

Avez-vous une anecdote ou un conseil en lien avec la sécurité à moto? Communiquez avec nous par courriel à hogmagazine.ca@harley-davidson.com.

60 ans de motos Sportster®

La moto Harley-Davidson® Sportster® a bien changé au fil des ans. En cette année qui marque son 60^e anniversaire, elle continue à faire sensation en digne héritière de la lignée Harley-Davidson.

En 1954, Harley-Davidson n'avait plus à se soucier de ses concurrents américains. Indian Motorcycles à Massachusetts avait fermé ses portes l'année d'avant. Pour la première fois de son histoire, Harley-Davidson était le seul constructeur de motos américain, mais cela ne signifiait pas pour autant une absence totale de compétition.

La multiplication des échanges commerciaux entre les É.-U. et d'autres pays dans les années d'après-guerre a entraîné l'arrivée de produits fabriqués à l'étranger, dont des motos britanniques et allemandes. Norton, Triumph, BSA et d'autres ont fait des percées sur le marché américain. Dans bien des cas, ces motos étaient plus petites, plus légères et moins chères que les produits de Harley-Davidson.

En fait, Harley-Davidson avait commencé à s'adapter à ce nouvel environnement avec ses montures légères à un seul cylindre dès 1948. Les réparations de guerre lui avaient permis de produire des 125 cm³ et d'autres monocylindres basés sur de populaires modèles allemands des années 1930.

L'invasion britannique représentait toutefois une grande menace – surtout les modèles sport. Harley-Davidson a répliqué avec le modèle K en 1952 et la version KH l'année d'après (celui d'Elvis Presley se trouve maintenant au Harley-Davidson Museum). Ils sont à l'origine de la moto de course KR, une grande championne sur les pistes en terre battue. Les modèles K furent les premiers, dans la gamme Harley-Davidson, à être équipés d'une suspension arrière à bras oscillant et d'un sélecteur de vitesse au pied, mais même à l'époque ils étaient considérés de faible puissance par rapport à leurs concurrents européens.

Pour l'année modèle 1957, Harley-Davidson lançait la XL Sportster. Basée sur le modèle K, elle offrait une cylindrée accrue et, au lieu des culasses à soupapes latérales de la K, des soupapes en tête plus efficaces.

La moto Sportster s'est mieux vendue que les modèles KH antérieurs. Même avant la fin de 1957, l'exigeant Jack Pine Enduro avait été remporté sur une Sportster (chaussée évidemment de pneus à crampons). Les constructeurs custom se sont immédiatement mis à la tâche. Une photo dans le magazine *Cycle* montrait une Sportster de l'école californienne des choppers – une consécration en quelque sorte pour ce modèle.

À peine un an plus tard, la gamme comprenait deux modèles, dont la XLCH avec un taux de compression plus élevé et un allumage par magnéto. Les pilotes des courses TT et Scrambles ont adopté en grand nombre le modèle « CH » ultra-performant. C'est la XLCH qui a introduit le réservoir à carburant en S de 1948 – le fameux « peanut tank » – dans les motos Sportster. Le garde-boue arrière raccourci de la CH a fait un retour triomphal dans les années 2010 sur les modèles Iron 883™ et Forty-Eight®. Pour l'année modèle 1967, la Sportster s'équipait d'un démarreur électrique et promettait des « heures de plaisir électrisantes »!

La fin des années 60 et le début des années 70 voient la multiplication des courses d'accélération. Des motos bâties par des constructeurs privés deviennent légendaires, comme la « Super Sportster » ainsi que la « Turnip Eater » du pilote Leo Payne. Mais le summum de la performance d'une moto Sportster est atteint par un profilé de 4,8 m en forme de cigare piloté par le célèbre Cal Rayborn à Bonneville, UT, en 1970. Avec un seul moteur Sportster et un réglage archi-minutieux, le bolide a filé à une vitesse moyenne d'un peu plus de 410 km/h, pulvérisant ainsi le record mondial.

La Sportster a aussi servi de plateforme pour les motos de course sur terre battue. La première fut la XLR, surtout présente dans les courses TT; la KR à soupapes

latérales évoluait pour sa part sur les pistes ovales. Mais il fallait une nouvelle moto pour les pistes de course en terre battue et c'est ainsi que la moto Sportster a prêté le design de son groupe motopropulseur à la nouvelle XR-750 pour la saison de 1970. En deux ans, elle accumulait les victoires et surtout enregistrait le premier d'un nombre record de titres du Grand National Championship. Le nombre de victoires et de championnats remportés par les pilotes de course H-D sur des motos XR-750 risque de ne jamais être dépassé.

Les motos Sportster ont acquis encore davantage de célébrité grâce à *Then Came Bronson*, une série télé de la NBC dans laquelle Jim Bronson, un journaliste désillusionné, interprété par Michael Parks, partait sur les routes des États-Unis au guidon d'une XLH 1969 afin de redonner un sens à sa vie. La série n'a duré qu'une saison, mais la monture légendaire est révérée par des fans de moto encore aujourd'hui.

C'est en 1977 que la famille XL a connu les plus gros changements. Pensons à l'éphémère XLT Touring Sportster, équipé de sacoches et d'un pare-brise, et à la moto XLCR Café Racer. Plus qu'un simple clin d'œil aux *café bikes* britanniques des années 60, la XLCR était une Sportster réimaginée de manière radicale. Le garde-boue arrière était une reprise directe du modèle XR-750 et le nouveau cadre s'inspirait aussi du monde des courses. Autres nouveautés : guidon d'allure sportive, une première pour toute XL, roues moulées à sept rayons et tuyau d'échappement noirci. Le modèle XLCR continue d'être une source d'inspiration. À preuve : les modèles Low Rider™ S et XL1200CX Roadster™ 2017.

Le succès dans le monde des courses de la XR-750 a mené au développement de la XR-1000 1983, une moto de route équipée du moteur original de la XR, mais en

version 1000 cm³. Les années 80 ont toutefois été marquées par l'arrivée du moteur Sportster Evolution™. Comme son prédécesseur Big Twin, il conservait les éléments architecturaux de l'Ironhead 1957-1985, mais représentait une grande avancée avec, entre autres, sa circulation d'huile améliorée, sa facilité d'entretien et son allumage électronique.

D'autres jalons ont été franchis avec le modèle 30th Anniversary Sportster (1987), la première moto Sportster « Hugger », les cylindrées de 1200 cm³ (1988), la transmission par courroie à cinq vitesses (1991) et les premiers modèles Sportster 1200 Sport et 1200 Custom (1996). Afin de rendre hommage à l'histoire vénérable de Harley-Davidson sur les pistes de course, la 883R a été lancée pour l'année modèle 2002 avec des éléments stylistiques tirés des motos XR-750. Et pour faire écho à l'expansion de la Motor Company dans

les années 90, une toute nouvelle usine à Kansas City, MI, se voit confier la production des modèles Sportster.

L'année modèle 2004 apporte d'autres grands changements. La 883C et la 1200C sont équipées du tout nouveau réservoir à carburant de 17 L et d'autres éléments de style. Les deux motos de 1200 cm³ sont dotées de cames de performance et de culasses à haut débit pour augmenter leur puissance ainsi que d'un pneu arrière plus large. Côté confort, tous les moteurs des Sportster 2004 sont montés sur des blocs de caoutchouc afin de réduire les vibrations. Parmi leurs nombreux atouts, les Sportster 2004 offrent un nouveau système de freinage et une selle abaissée.

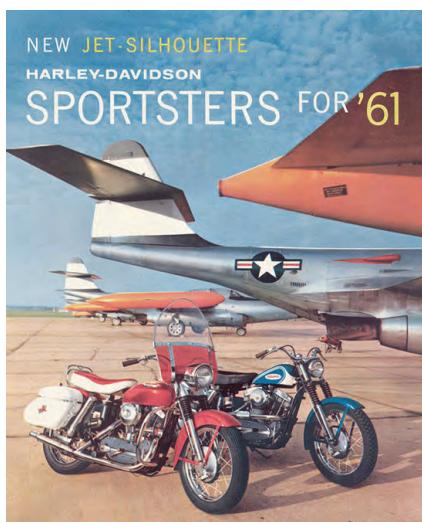
Dès leur arrivée, les modèles Nightster™ (2008), Iron 883 (2010) et Forty-Eight (2011) font revivre les éléments de style Sportster classiques auxquels viennent s'ajouter des accents chopper et bobber rétro. En

hommage au passé, le nom de la Forty-Eight rappelle le réservoir en forme d'arachide du modèle S de 1948. L'année modèle 2008 apporte aussi le tout nouveau modèle XR1200®, probablement la moto Sportster la plus radicale jusque-là. Avec ses fourches avant inversées, son bras oscillant en aluminium et son moteur de 90 chevaux, cette moto était conçue pour la performance, tout comme les modèles XR1000 et Café Racer à leur époque.

L'année modèle 2017 marque le 60^e anniversaire de la moto Sportster – l'un des noms ayant la plus longue durée de vie dans l'industrie automobile. Le modèle a beaucoup évolué, mais continue, par sa puissance et son style, à faire sensation et, à ce titre, il porte fièrement le flambeau Harley-Davidson.



Photo : gracieuseté des archives de la Harley-Davidson Motor Company. Copyright H-D®.



RANDONNÉES À 150 DOLLARS

Les plaisirs des méandres de la route en Californie

Texte : PETER HARALDSEN

Mes amis, Miguel et Byron, et moi faisons partie du Corps des Marines. Comme nous allons partir en mission dans quelques semaines, nous avons décidé de nous rendre à la Cleveland National Forest en passant par l'Ortega Highway.

C'était la deuxième fois que je vivais en Californie et je voulais m'acheter une autre moto Harley-Davidson®. En 2014, j'ai eu une Sportster® 2011 et, en 2015, une Street Bob® 2015 flambant neuve. Plus récemment, j'ai fait l'acquisition d'une Road Glide® 2016 et j'avais hâte de la mettre à ma main. Une semaine plus tard, je partais en compagnie de Miguel sur sa Fat Boy® 2009 et de Byron sur sa Suzuki 750 (excusez-la).

L'Ortega Highway serpente abondamment et c'est pourquoi elle attire autant de motocyclistes d'un peu partout. On voit de temps à autre des motos sport filer à toute vitesse, les genoux du pilote quasiment au sol dans les courbes. Je préfère adopter une approche plus subtile et profiter du parcours à une vitesse de croisière raisonnable. Il faisait beau; le mercure indiquait 21 °C et grimpa petit à petit à mesure que nous cumulions les virages à 180 degrés sur cette belle route à flanc de montagne.

Notre premier arrêt ce matin-là : le Lookout Roadhouse. C'est dans ce resto sympathique avec un stationnement en terre donnant sur le lac Elsinore que nous

avons pris notre petit déjeuner. On y sert le meilleur café du comté et, d'après la serveuse, le menu n'a pas changé depuis des décennies. Le niveau de l'eau du lac était pas mal bas ce jour-là, mais chaque fois que nous le regardions, nous le trouvions magnifique. On n'aurait pas pu souhaiter un plus beau décor pour démarrer notre journée.

Après avoir vidé nos assiettes, nous avons repris nos montures pour une courte randonnée jusqu'à Hells Kitchen, un restaurant très fréquenté par des motocyclistes de tout acabit. Après une courte halte – question de nous imprégner de l'atmosphère qui y régnait –, nous nous sommes remis en route pour aboutir 45 minutes plus tard au Cook's Corner. Ce *biker bar* très achalandé à Trabuco Canyon dans l'Orange County comprend un kiosque extérieur où on vend des articles en cuir, des écussons, des sacoches et d'autres accessoires pour les motocyclistes. Le parc de stationnement était tellement rempli de motos – motos tout-terrain, motos de croisière, montures custom, motos, choppers, panheads, knuckleheads – qu'on aurait dit qu'il

s'agissait d'un salon de la moto. On a profité de la musique *live* tout en dégustant des nachos, des piments jalapenos et des frites. Sur le chemin de retour, la circulation était dense et il y avait beaucoup de feux de signalisation. Ce n'était peut-être pas la meilleure façon de clôturer cette journée par ailleurs splendide, mais ma nouvelle Road Glide s'est avérée parfaite, y compris dans les courbes. Sa conduite est aussi douce que celle d'une Cadillac. J'ai adoré chaque minute de cette randonnée, que je referais avec grand plaisir.

NOURRITURE	60 \$ US
	(ENVIRON 80 \$ CA)
ESSENCE	36 \$ US
	(ENVIRON 48 \$ CA)
TOTAL	96 \$ US
	(ENVIRON 128 \$ CA)



LE DÉFI À 150 \$ Vous avez envie de nous raconter votre virée à 150 \$? Si elle est publiée dans HOG® Magazine Canada, nous paierons même la note – sous la forme d’une carte-cadeau Harley-Davidson de 150 \$. L’article d’au maximum 750 mots doit être accompagné de votre liste de dépenses et de photos, dont une de vous. Envoyez le tout par courriel, avec « Randonnées à 150 \$ » dans la ligne objet, à hogmagazine.ca@harley-davidson.com.

DERNIÈRE ÉTAPE

Le Québec sur mer

TEXTE : DAVE GALBRAITH

Ma femme et moi avons l'intention de faire à moto le tour de la péninsule gaspésienne au Québec avant de nous rendre au Rallye régional HOG® de l'Atlantique 2014. Puis, le 18 juin, elle a fait de l'aquaplanage sur la grand-route pendant une crue soudaine. La voiture a été une perte totale.

Jan a réussi à s'extirper de l'auto, mais elle n'a pas pu travailler pendant plus d'un an en raison des séquelles de sa commotion cérébrale. Inutile de dire que notre voyage a été mis sur la glace.

Le médecin lui avait interdit de prendre sa moto Harley® jusqu'au printemps 2015. Entre-temps, elle a mis toute son énergie sur sa réadaptation. Nous avons offert nos services comme bénévoles pour l'organisation du Rallye régional HOG de l'Atlantique 2015 à Halifax. Il a fallu attendre une autre année complète avant qu'elle ne soit en mesure de faire le voyage à Gaspé, puis à Moncton pour le Rallye régional de l'Atlantique.

Nous sommes partis le 20 juin 2016, Jan au guidon de sa Softail® Deluxe 2006 et moi, sur ma Road King® Classic 2005. Il faisait une chaleur torride, près de 30 °C, et, selon les prévisions de la météo d'Amherst, NS, le vent allait souffler fort. Nous avons effectivement goûté à des rafales de plus de 80 km/h. Notre traversée du marais de Tantramar s'est effectuée en deuxième et troisième vitesses le long de l'accotement asphalté.

La chaleur et les vents n'ont pas lâché, mais nous, nous avons poursuivi notre route jusqu'à Miramichi, NB, où nous avons soupé. À notre arrivée à notre hôtel à Campbellton, nous étions heureux de nous reposer et de prendre une bonne bière.

Le lendemain, nous sommes partis aux aurores. Après avoir traversé le pont J.C. Van Horne, qui enjambe la rivière Restigouche, nous avons abouti à Pointe-à-la-Croix, QC, d'où nous avons emprunté la route 132, qui longe la côte. Superbe!

À New Richmond, nous nous sommes procuré l'édition 2016 du livret *Motorcycle Tourist Circuits* pour la Gaspésie, puis nous avons filé jusqu'à Grande-Rivière non sans avoir pris de très belles photos en chemin. À Percé, nous avons lunched au Café de l'Atlantique près du quai avant de nous rendre à notre hôtel, le Riôtel, devant le célèbre rocher Percé et la baie. Imaginez le décor : des homardières, des fous de Bassan, des baleines au loin et le soleil déclinant lentement dans le ciel.

Le lendemain, la lumière du petit matin nous a réveillés à 4 h. J'ai vu deux photographes qui attendaient le lever du soleil sur la plage. J'ai pris mon téléphone intelligent et, à 4 h 38, j'ai immortalisé la scène à mon tour.

Quelques minutes plus tard, nous étions en route. Le trajet escarpé jusqu'à Gaspé est enchanteur : des montées, des descentes et des courbes tant qu'on en veut le long du littoral. Certaines des côtes que nous avons grimpées en traversant le parc national Forillon dépassaient la cime des arbres; elles nous

semblaient même toucher le ciel.

Un arrêt à la chocolaterie Couleur Chocolat à Sainte-Anne-des-Monts a donné à Jan un regain d'énergie tel qu'elle est partie en flèche vers notre prochaine destination, le Riôtel Matane, où nous avons pu admirer le coucher du soleil de notre balcon, un verre de vin à la main.

Debout à 6 h. La route, qui serpente doucement le long de la rivière Matane, est nichée dans un écrin de montagnes et de vallées. Nous avons vu des gens qui pêchaient dans de longs canots étroits et nous nous sommes arrêtés à de nombreux ponts couverts.

À notre arrivée à Rexton, NB, il pleuvait des clous. Les ornières sur la chaussée se remplissaient d'eau et les véhicules en sens inverse nous arrosaient abondamment. Nous avons attendu la fin de la tempête sur l'accotement, puis nous avons filé sur la route 15 en direction de Dieppe et de Moncton.

Nous avons passé la fin de semaine au rallye. Plusieurs amis m'ont accompagné jusqu'au parc des rochers Hopewell Rocks après le petit déjeuner chez le concessionnaire H-D Toys for Big Boys le samedi. De retour à Moncton, nous avons participé aux jeux sur motos et à d'autres événements, puis au banquet de clôture. Notre chapitre (Central Chapter Nova Scotia) a remporté plusieurs prix, dont le Défi des chapitres.

Le dimanche, nous nous sommes arrêtés à Aulac pour un petit déjeuner chez Irving Big Stop avant de prendre le chemin de retour vers la Nouvelle-Écosse. Mon odomètre indiquait 2 092 kilomètres lorsque nous sommes arrivés chez nous. Nous pouvions cocher la péninsule gaspésienne sur notre liste de rêves à réaliser.

Je demeure ébahi par le courage qu'a démontré Jan en tenant à piloter sa propre moto en Gaspésie et par toute l'énergie qu'elle a mise pour se rétablir depuis sa commotion cérébrale. Cela en dit long sur la détermination d'une femme au guidon de sa propre Harley.





COUVRE LA PARTIE DE VOTRE CORPS QUE VOS JAMBIÈRES NE COUVRENT PAS.

**LE PROGRAMME D'ASSISTANCE ROUTIÈRE HOG® : COMME IL COMPORTE
TROIS NIVEAUX, À VOUS DE CHOISIR CELUI QUI VOUS CONVIENT LE MIEUX.**

Le programme d'assistance routière HOG® est à votre service 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour vous tirer d'affaire en cas d'une crevaison, d'une panne d'essence ou même de la perte de vos clés. À titre de membre HOG®, vos arrières sont couverts au moment où vous en avez le plus besoin.

INSCRIVEZ-VOUS AUJOURD'HUI MÊME AU HOG.COM/ROADSIDE.

* Actuellement offert seulement aux membres canadiens et américains.

© 2017 H-D ou ses compagnies affiliées. HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, H-D et le logo Bar & Shield font partie des marques de commerce de H-D U.S.A., LLC. Toutes les marques de commerce de tiers sont la propriété de leurs propriétaires respectifs.



— 100 ANS



AU CANADA —



Si non livré au Canada, retourner à :

HARLEY OWNERS GROUP®
100 New Park Place, Suite 330 Vaughan, Ontario L4K 0H9
Tél. : 1-800-668-4836
Télec. : 414-343-4515
hog.com www.harley-davidson.com

N° de contrat de poste-publications 40037386

