

# HOG®

6,99 \$ CA HOG.COM



**NOUVEAUX MODÈLES SPORTSTER® 2018 • LES PIEDS DANS L'OCÉAN ARCTIQUE • À MOTO  
DANS L'INTÉRIEUR DE LA C.-B. • À L'ASSAUT DES ROCHEUSES • BABES RIDE OUT EN  
CALIFORNIE • ÉLARGIR SES HORIZONS HOG® À TOKYO • PROFIL RÉGIONAL : LA FRANCE**



Bienvenue à une relecture moderne de ce qui fait sourire les propriétaires d'une Sportster® depuis des décennies. Moteur Evolution™ V-Twin de 1 200 cm<sup>3</sup>. Maniabilité réactive. Et éléments graphiques sur le réservoir absolument fidèles aux années 70. La nouvelle moto Iron 1200™. Voilà le résultat quand on revient strictement à l'essentiel.



[h-d.com/sportster](http://h-d.com/sportster)

IRON 1200™





HOG® MAGAZINE CANADA EST PRODUIT  
POUR HOG® CANADA PAR

Archant Dialogue, Prospect House,  
Rouen Road, Norwich NR1 1RE, Royaume-Uni  
Tél. : +44 (0) 1603 664242  
www.archantdialogue.co.uk

ET

Fresh Air Publishing  
375 Water St., Suite 200  
Vancouver, BC, Canada V6B 5C6  
www.freshairpublishing.ca  
info@freshairpublishing.ca



Révisseurs **Amy Reid** et **Christina Newberry**  
Directeur de la production **Matt Colley**  
Assistante à la rédaction **Rosie Pearce**  
Graphistes – production **Lucy Perkins** et **Nicola Preston**  
Chef de la production **Kay Brown**  
Gestionnaire de compte **Katherine Berryman**  
Responsable du studio **Nicky Wright**  
Directeur artistique **Richard Berry**  
Directeur – contenu et marque **Ryan Battles**  
Directrice de l'agence **Zoë Francis-Cox**  
Éditorial et ventes (Canada) **Dustin Woods**  
Directeur de la rédaction **Gordie Bowles**  
Conseillère linguistique technique **Silvia Launes**  
Traductrice **Denyse Demers**



**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](mailto: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 2018

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-CLUBHOG.

**Collaborateurs :** Robin Esrock, Becky Goebel, Dan Lim, Charles Plueddeman, John Sandberg, Jeff Topham



## UN PARCOURS LONG ET DIVERSIFIÉ

Selon **Stephen Jay Gould**, célèbre paléontologue, biologiste et historien des sciences américain, l'évolution est un processus de ramification et de diversification continues à partir de troncs communs. Ce phénomène de séparation irréversible donne à l'histoire de la vie son orientation de base.

Oui, le progrès occupe mes pensées ces derniers temps (grâce en partie à certains éditeurs de grand talent avec qui nous avons collaboré pour produire le nouveau design de HOG® Magazine Canada). Progrès. Changement. Evolution™. Revolution X™. Milwaukee-Eight™, etc. Le « tronc commun » de Gould, ce serait une Harley® V-Twin et l'« orientation de base » dans la vie provient assurément pour nous de la moto qu'on possède.

Dans les pages de notre dernier numéro, vous avez eu la chance de vous régaler en posant les yeux sur ce qui était alors notre dernière addition, le neuvième modèle de la toute nouvelle plateforme Softail® : la Sport Glide. Puissante, agile, réactive et une conduite en douceur – sans compter qu'elle se transforme en un tournemain, selon le type de randonnée ou même la destination choisie, grâce à un système de dépose rapide (nul besoin d'outils!). Dans ce numéro-ci, nous vous présentons deux tout nouveaux modèles Harley-Davidson, cette fois de la légendaire famille Sportster : l'Iron 1200™ et la Forty-Eight® Special (voir à la page 56). Toutes deux sont le fruit d'une évolution en matière de vitesse et de style. Consultez en ligne le H-D.com et réservez au plus vite une date pour un essai routier sur l'un ou l'autre des 11 méchantes belles machines 2018 ce printemps.

Au cours des 35 dernières années, le Harley Owners Group™ a aussi été le théâtre d'une énorme évolution. Dan Lim de The Moto Photo nous emmène à la découverte de paysages incroyables au Japon en compagnie de ses nouveaux amis – une belle illustration du rayonnement du regroupement HOG® à travers le monde (page 18). On comprend que cette famille planétaire soit si sacrée pour chacun de nous et c'est ce qui nous a inspirés à vous présenter plus de récits HOG de plus de confrères et consœurs HOG de partout dans le monde. À preuve : *En quête de mon côté rebelle* à la page 25 et *En Californie, avec mes consœurs* à la page 42.

On le sait, on ne peut éviter le changement. Certains disent même que c'est la seule constante dans la vie. En 115 ans, on est passé du F-head au Milwaukee-Eight. D'aucun gant à des gants chauffants, compatibles avec les écrans tactiles. D'*Enthusiast* à HOG, nous comptons aujourd'hui bien au-delà d'un million de membres aujourd'hui.

J'aimerais terminer en citant un autre esprit brillant, Albert Einstein : « À certains moments, ce ne sont pas l'évolution et la destinée qui comptent, mais bien la pure expérience d'être là. » C'est un adage avec lequel quiconque part à l'aventure à moto ne peut être que d'accord.

N'oubliez pas de continuer à nous envoyer vos anecdotes, vos suggestions et vos demandes. C'est toujours un plaisir de vous lire!

Joyeux 35<sup>e</sup> anniversaire au Harley Owners Group! J'espère vivement vous voir aux nombreux événements qui auront lieu cet été. Peut-être aurais-je alors la chance de faire un bout de chemin avec vous au guidon de nos motos!

### Karen Mayberry

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



# DANS CE NUMÉRO

- 03 BIENVENUE**  
Un parcours long et diversifié.
- 06 DANS LE COUP**  
Des actualités en provenance de l'univers de Harley.
- 10 LA PAROLE EST À VOUS**
- 12 LA GALERIE DES MEMBRES**  
Des lecteurs et des motocyclistes échangent des photos et des histoires.
- ARTICLES DE FOND**
- 18 MEMBRES SANS FRONTIÈRES**  
Dan Lim a la chance de se balader à moto avec ses « frères HOG® » au cours d'un voyage de rêve au Japon.
- 25 EN QUÊTE DE MON CÔTÉ REBELLE DANS L'INTÉRIEUR DE LA C.-B.**  
Enfourchant pour la première fois une Harley®, Robin Esrock a le bonheur de cocher un élément sur sa liste de choses à faire avant de mourir.
- 32 UNE EXCELLENTE MAIS COMPLEXE ÉQUIPÉE BALTIQUE À MOTO**  
L'odyssée de deux amis de Prague à Saint-Petersbourg à Prague.
- 38 DESTINATION : LES ROCHEUSES**  
Un mois dans les Rocheuses à la découverte de monuments nationaux, de panoramas éblouissants et d'une faune sauvage abondante.
- 42 EN CALIFORNIE, AVEC MES CONSŒURS**  
Un groupe de copines motocyclistes traverse la Californie et le Nevada en vue d'assister au *Babes Ride Out*.
- 48 EXPÉDITION DANS L'ARCTIQUE**  
Un homme brave les éléments, en compagnie de sa chienne, pour réaliser son rêve de se mettre les pieds dans l'océan Arctique.
- 53 BIENVENUE EN FRANCE**  
Des Alpes à la Côte d'Azur, la France offre un peu de tout.
- 56 SPORTSTER® : ELLE ÉVOLUE!**  
Les nouveaux modèles Iron 1200™ et Forty-Eight® Special renouent avec le style, la puissance et la performance de la moto Sportster® originale.
- ÉCHAPPEMENT**
- 60 H-D MUSEUM**  
Walter Davidson : machiniste, motocycliste, pilote de course et l'un des pères fondateurs de H-D.
- 62 ENTRE LES LIGNES**  
Des statistiques en matière de sécurité à moto.
- 64 RANDONNÉES À 150 DOLLARS**  
Un voyage à Gonzales pour une leçon d'histoire sur les lieux mêmes de la révolution texane.
- 66 DERNIÈRE ÉTAPE**  
Pas à vendre : la redécouverte de ma passion pour la moto.



# HOGTOBERFEST régional de l'Atlantique

Keith Richard, directeur régional HOG® de l'Atlantique

DANS LE COUP

**CETTE ANNÉE**, la région de l'Atlantique a célébré son troisième HOGtoberfest. Cette activité avait d'abord commencé comme un week-end d'escapade pour ma femme, Karen, et moi. À l'automne 2015, nous avons eu envie d'aller faire un tour à moto à Hopewell Rocks, au Nouveau-Brunswick, et nous avons lancé des invitations à quelques-uns de nos amis de divers chapitres HOG® de la région de l'Atlantique. La nouvelle a tôt fait de se répandre si bien qu'environ 45 membres HOG se sont joints à nous. J'ai rapidement concocté un programme pour le week-end, comprenant entre autres un barbecue chez Toys for Big Boys Harley-Davidson à Moncton, une randonnée sur les routes de campagne du Nouveau-Brunswick, un souper dans un ranch et, bien sûr, une promenade sur le fond marin à Hopewell Rocks. Ce fut tout un week-end!

En 2016, j'ai décidé d'en faire un événement annuel avec de fois en fois une destination différente dans la région de l'Atlantique. C'est ainsi qu'en 2016, on a choisi Stanley Bridge, à l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai travaillé avec Paul Poole,

directeur du Chapitre P.E.I., pour trouver de l'hébergement et planifier le programme du week-end, notamment un barbecue chez Red Rock Harley-Davidson et un délicieux souper au Carr's Oyster Bar. Cette fois, 75 membres des chapitres HOG de la région atlantique ont répondu à l'appel. Il faut dire que les chapitres de l'Atlantique ont des liens très spéciaux et, au cours de maints week-ends, les membres font des randonnées ensemble. Notre HOGtoberfest, c'est l'occasion de nous retrouver pour nous raconter nos aventures de l'été et peut-être de planifier ce qui s'en vient au cours de la prochaine année.

En 2017, notre troisième HOGtoberfest annuel nous a permis d'explorer la belle île du Cap-Breton. Notre hôtel dans le comté de Victoria surplombait le lac Bras d'Or et la montagne Kellys. Le programme, que j'ai organisé en collaboration avec Paul Jabalee et le Chapitre HOG Cape Breton, incluait un barbecue chez le concessionnaire – cette année chez Cabot Powersports – ainsi qu'une randonnée sur la célèbre piste Cabot et un souper en groupe.

Les chapitres de la région atlantique ont de nouveau répondu « Présent! ». Plus de 70 membres sur environ 35 superbes motos Harley-Davidson ont été de la partie. Le vendredi, on a fait un peu de shopping chez le concessionnaire et profité du barbecue qu'il nous avait préparé. De retour au motel, il y a eu une réunion des directeurs pour revoir le programme du week-end, notamment celui de la randonnée du samedi et, en parallèle, une rencontre de fraternisation pour les autres participants. Très vite, quelques groupes se sont mis à jouer aux cartes. Il y avait de la musique et l'atmosphère était à la fête. Puis le temps est venu d'aller se reposer en prévision de notre virée sur la piste Cabot.

Mère Nature aurait pu faire un petit effort : au cours des deux jours précédents, le soleil avait brillé et il avait fait 29 °C, mais le samedi, le temps était mi ensoleillé mi nuageux et il ne faisait que 6 °C. Mais cela n'a pas freiné nos ardeurs. On s'est habillés chaudement et, après un petit déjeuner copieux, on s'est mis en route à 9 h. Tout au long de la

journée, on aurait dit qu'il allait pleuvoir, le mercure ne dépassant pas 14 °C. Mais qu'importe : les participants ont bien aimé le paysage épatant et les routes sinueuses. De temps à autre, des groupes se retrouvaient aux divers belvédères. Après un lunch rapide au Rusty Anchor à Pleasant Bay, on a poursuivi notre route jusqu'à environ 17 h, puis on est retournés au motel à Boularderie East.

Il était alors temps d'aller se rafraîchir et de se préparer pour notre souper en groupe au restaurant situé juste la porte à côté. La salle était remplie de motocyclistes contents de leur journée de randonnée et des virées qu'ils avaient faites tout au long de l'été. Après le souper, les remerciements d'usage et les prix de présence, le groupe

est retourné au motel pour d'autres parties de cartes, de la musique et des rires.

Le dimanche matin, on a chargé notre barda sur nos motos avant de nous dire adieu et d'échanger nos coordonnées. Tout le monde parlait de l'HOGtoberfest de l'an prochain. L'été fut vraiment mémorable avec les célébrations du 150<sup>e</sup> anniversaire du Canada, celles du 100<sup>e</sup> de Harley-Davidson au Canada et l'édition 2017 de notre HOGtoberfest. Si vous avez l'intention de venir au Rallye régional HOG de l'Atlantique à St. John's, à Terre-Neuve, du 2 au 4 août, puis-je vous suggérer de prévoir quelques journées supplémentaires pour explorer la piste Cabot? C'est un trajet historique incontournable.



## 5 FACETTES DU

# GPS



Pour un grand nombre d'entre nous, un GPS est un élément indispensable dans toute boîte à outils de grand tourisme. Voici quelques conseils pour en tirer le meilleur parti :

### 1 Parlez-lui

Pour une expérience mains libres, utilisez le micro de votre casque d'écoute et utilisez la commande vocale dans votre système de navigation Boom! Box Harley-Davidson®.

### Alimentez-le

Planifiez votre itinéraire en ligne (rideplanner.harley-davidson.com), exportez-le sous la forme d'un fichier GPX sur une clé USB et téléchargez-le dans votre système de navigation Boom! Box à l'aide de l'interface USB de votre moto.

### 3 Gardez le cap

Pour vous assurer que le GPS de votre moto suit le parcours choisi dans le Planificateur de randonnées, créez et sauvegardez le trajet de chaque jour individuellement avec le plus de points de cheminement possible. Nommez chaque trajet et téléchargez chacun séparément dans le système de navigation Boom! Box.

### Tenez un journal

Avec certains GPS – comme le Garmin zumo® –, vous pouvez sauvegarder un itinéraire après l'avoir effectué. Dans vos données sous Paramètres, choisissez « Gestion des journaux de trajet » et appuyez sur la fonction de sauvegarde. Vos trajets récents s'afficheront; choisissez celui que vous désirez sauvegarder et donnez-lui un nom sous « Modifier ». Lors de votre prochaine sortie, dans « Où aller », faites défiler jusqu'à ce que vous voyiez l'itinéraire que vous avez sauvegardé.

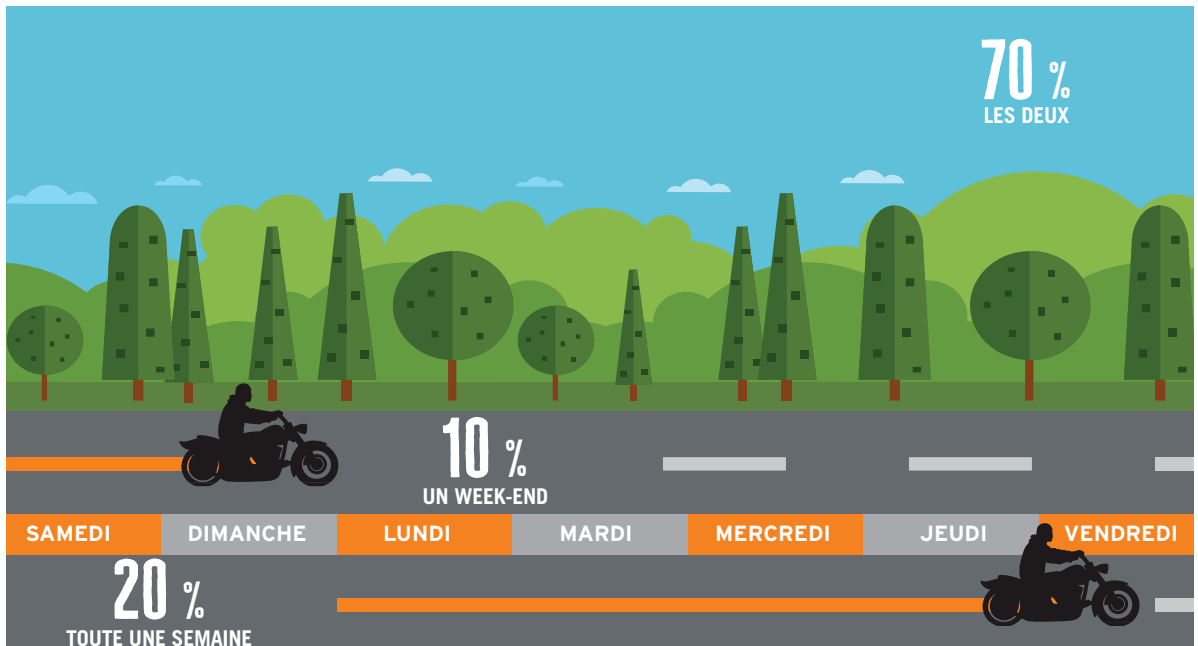
### 5 Le chef, c'est vous

Le client a toujours raison, mais pas toujours le GPS. Parfois, vous en savez plus que l'ordinateur. Ne vous laissez pas obnubiler et n'oubliez pas que vous roulez pour vous amuser. Parfois, il vaut mieux éteindre le GPS et aller là où le cœur vous en dit!

À CHACUN SA ROUTE

# PARTIR POUR UN WEEK-END *ou* UNE SEMAINE?

**NOUS AVONS VOULU SAVOIR :** Préférez-vous travailler pendant la semaine afin de pouvoir vous offrir un week-end de randonnée ou accumuler des journées de congé et partir plus longtemps au guidon de votre moto Harley-Davidson®?



Pendant toute ma semaine au travail, j'ai hâte au week-end pour aller faire de la moto, mais le top, c'est de rouler deux semaines dans ce beau pays qui est le nôtre! –Greg A. ... **Comme chaque jour et chaque commission à faire est une excuse pour rouler, les fins de semaine ne sont pas critiques. Par contre, je planifie mes virées annuelles.** –Bill F. ... Mon mari et moi partons à la fois pour des week-ends ou des semaines. Depuis l'achat de nos motos en 2004, nos vacances sont des semaines à moto – J'adore! –Kim M. ...

**Une semaine. Chaque été jusqu'à récemment, cinq amis et moi avions l'habitude de partir à moto pour neuf à dix jours. J'ai beaucoup appris sur la conduite en groupe avec ces gars-là.** – Bryce C. ... De courtes randonnées la fin de semaine sont idéales pour découvrir les alentours tandis que les virées d'une semaine permettent d'avaler plus de kilomètres, ce qui nous a donné, à ma femme et moi, la chance de découvrir des gens et des endroits formidables. –Phil H. ... **Il m'est arrivé plusieurs fois de partir pour des**

**week-ends, ce que j'aime beaucoup, mais mon rêve, c'est de rouler sur la Route 66 au guidon de ma Tri Glide® 2016.** – Michael P. ... Si deux jours, c'est bon, sept jours, c'est mieux. –« Kozmo » K. ... **Parfois la fin de semaine, on part à moto en groupe pour aller rendre visite à un ami.** –Joseph K. ... Un week-end ou même une journée de randonnée, c'est super en attendant de partir pour une semaine ou plusieurs semaines. Plus la virée est longue, mieux c'est. –John J. ... **Les deux, en compagnie d'amis, font du bien à l'âme.** –Bill W.

**NOUVELLE QUESTION :**

## MOTOCYCLISTE DE VILLE *ou* MOTOCYCLISTE DES CHAMPS?

Êtes-vous un explorateur urbain qui aime bien exhiber sa monture dans les lieux les plus fréquentés? Ou préférez-vous prendre la clé des champs et rouler hors des sentiers battus au guidon de votre moto Harley-Davidson®?

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





# NETTOYEZ ET VÉRIFIEZ



Un entretien à intervalles réguliers et une maintenance préventive de votre moto Harley-Davidson® sont cruciales et le nettoyage en fait partie intégrante. En fait, on dit souvent qu'une motocyclette propre fonctionne mieux.

Il y a une part de vérité dans cet axiome. Lorsque vous éliminez poussières et saletés des leviers de guidon et des disques de frein, vous pouvez améliorer leur performance et en prolonger la durée.

Mais, ce qui est encore plus important, c'est que le lavage de votre moto est l'occasion par excellence d'effectuer une bonne inspection en six points. La Motorcycle Safety Foundation® américaine recommande aux conducteurs d'effectuer une telle inspection – désignée sous l'acronyme T-CLOCS (Tires/Controls/Lights/Oil/Chassis/Stands) – avant de se mettre en route.

## L'INSPECTION T-CLOCS EN BREF :

**PNEUS ET ROUES :** profondeur de sculpture, usure, objets coincés, état des freins, rayons mal fixés, etc.

**COMMANDES :** guidon, leviers, pédales, câbles, boyaux, manette des gaz, etc.

**FEUX ET SYSTÈME ÉLECTRIQUE :** batterie, phare, feu de frein, feu arrière, feux de direction, lentilles, fils, etc.

**HUILE ET AUTRES LIQUIDES :** niveaux, fuites, joints défectueux, etc.

**CHÂSSIS :** cadre, suspension, courroie, etc.

**BÉQUILLE :** fissures, courbures, tension du ressort

Lorsque vous lavez votre motocyclette, vous mettez la main sur plusieurs pièces que vous ne touchez pas habituellement. C'est facile de voir

si une pièce, comme un levier de commande ou un support de repose-pied, est desserrée. En nettoyant le chrome, vous pourriez sentir si un protecteur thermique est endommagé. Le lavage des roues et des pneus est aussi l'occasion de détecter des rayons mal fixés, une usure excessive des pneus ou un bouchon de valve manquant.

Ces exemples montrent comment le nettoyage de votre moto peut non seulement l'amener à mieux fonctionner, mais aussi en prolonger la durée de vie – et peut-être votre longévité.

En suivant la liste T-CLOCS, c'est facile de se souvenir de ce qu'il faut vérifier et cela ne prend que quelques minutes. Au fond, le principe est simple : tout ce que vous voyez ou touchez au cours du lavage devrait aussi être inspecté!

Pour tout savoir sur les inspections, consultez le manuel du propriétaire. Pour acheter des produits de nettoyage de qualité conçus expressément pour votre moto H-D®, rendez-vous chez votre concessionnaire Harley-Davidson.



Beaucoup plus que  
des autos





## ENVOYEZ-NOUS DE VOS NOUVELLES

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 300, Vaughan, Ontario, L4K 0H9. N'oubliez pas d'indiquer vos nom, adresse et numéro de téléphone et/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.



### LA RANDONNÉE DE JOUETS DE PORT ALBERNI

J'ai déménagé à Port Alberni il y a à peine trois mois et je dois dire que je me sens déjà chez moi. Le plus fantastique à Port Alberni, c'est la randonnée des jouets (il y avait une photo dans votre numéro de juillet 2017), qui en était cette année à sa 33<sup>e</sup> édition – pas mal pour une petite communauté installée dans une baie de l'île de Vancouver qui connaît son lot de difficultés économiques. Plus de 1 400 motocyclistes ont fait la randonnée de Little Qualicum Falls le long du lac Cameron à travers Cathedral Grove pour ensuite descendre vers l'oasis appelée Port Alberni. Par beau temps, il est presque

impossible de traverser la ville sans voir une motocyclette, mais le week-end dernier fut incroyable! Voici une photo prise par Darran Chaisson, un photographe local de grand talent.

**Jonathan Salken**  
Port Alberni, Colombie-Britannique

### EN MER, PUIS À MOTO

Bernie Picard a posé la question des croisières pour motocyclistes dans le numéro de septembre 2017. Il trouvera des renseignements qui l'intéresseront sûrement sur le site [cruise-eta.com](http://cruise-eta.com).

**Robert Byford**  
St-Hubert, Québec

### LES ATOUTS DE L'ORÉDON

Après avoir lu « 48 heures à Portland » dans le numéro de décembre, j'ai pensé que les lecteurs aimeraient en savoir un peu plus sur l'Orégon, un État très accueillant pour les motocyclistes. À Salem, capitale de l'Orégon, par exemple, la plupart des coins du centre-ville disposent d'un stationnement réservé aux motos. Motocyclistes, jeunes et moins jeunes, sont encouragés à visiter et à prolonger leur séjour. Si vous aimez rouler en bordure d'une côte et déguster des fruits de mer pêchés et cuits la même journée, circuler parmi des arbres gigantesques sur une route à deux voies, vous faire des amis à chaque arrêt le long de la route ou grimper depuis le niveau de la

mer à plus de 1 800 mètres sur des routes de montagne en lacets, alors vous serez servis à souhait. Si la vie vous donne la chance de visiter l'Orégon, vous ne serez sûrement pas déçus.

**Cole Hembree**  
**Lebanon, Orégon**

## PRIORITÉ AUX PIÉTONS

Comme j'ai déménagé dans la région de Portland en 2016, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt « 48 heures à Portland » dans le numéro de décembre. On y mentionne les embouteillages, qui peuvent faire grincer des dents y compris les samedis et dimanches matin, et la pluie, qui semble tomber presque tous les jours de la fin de l'automne jusqu'au printemps.

Autre chose qui surprend parfois les visiteurs à moto : les piétons. Même quand ils traversent hors des passages réservés, ils ont la priorité. Rien à voir avec le nord du Midwest où j'ai grandi : là-bas, dès qu'un piéton met le bout d'un orteil dans la rue, il entre dans le royaume de l'auto.

Alors si vous venez à Portland, gardez à l'esprit que le véhicule devant vous peut s'arrêter à tout moment et qu'un piéton en bordure de la rue peut décider tout à coup de traverser même si en toute logique il ne le devrait pas.

**Tom Branch**  
**Vancouver, Washington**

## DES COURBES QUI FONT VIBRER

Très souvent, on n'a aucune « destination » en tête. Juste l'envie de rouler. Il suffit de rechercher sur Google Maps les routes en lacets et de partir à l'aventure. Ça, c'est une vie qui mérite d'être vécue!

**Alison Gee**  
**Bowmanville, Ontario**

## LA MOTO, C'EST MA VIE

Quand on vit dans le centre de l'Alberta, on s'habitue à six mois de neige par année et la théorie de la moto à faire seulement dans des conditions météo parfaites n'est pas bien pratique. J'adore rouler : avec un groupe d'amis, avec ma femme assise derrière moi ou tout seul avec mes pensées. J'adore me sentir connecté à l'environnement dans lequel je circule. Alors pour moi, le temps qu'il fait importe peu. La grosse chaleur en août, les odeurs fraîches d'un avril pluvieux, le temps frisquet d'un matin de novembre, tout est parfait quand j'enfourche ma Road

King®. Je roule toutes les journées où je peux, peu importe le temps qu'il fait.

Moi aussi, j'aime mettre en pratique mes talents de motocycliste par mauvais temps. Vaut mieux prendre la route par une journée de pluie, de vent ou même de neige quand on s'est préparé en conséquence en termes de temps et qu'on sait qu'on doit contrôler ses distances que de toujours éviter de rouler dans ces conditions et de se retrouver un jour pris dans une tempête sans avoir jamais maîtrisé les compétences requises ou acquis la confiance nécessaire pour y faire face, faute de pratique. Je ne roule jamais sans m'être préparé. J'ai la tenue qu'il faut, selon qu'il fait chaud ou froid ou qu'il va pleuvoir, et tout a été testé dans des conditions d'utilisation réelles. Pas question de se fier aux belles promesses de la publicité. La moto, c'est ma vie et, oui, la pluie ou la neige font de nous de bons motocyclistes.

**Daryl Mahoney**  
**Edmonton, Alberta**

## VOIR PLUS CLAIR

Nous avons tous, au cours de notre brève existence sur cette planète, bien des problèmes à surmonter. Se voir seul, sans la présence bienveillante d'une conjointe,



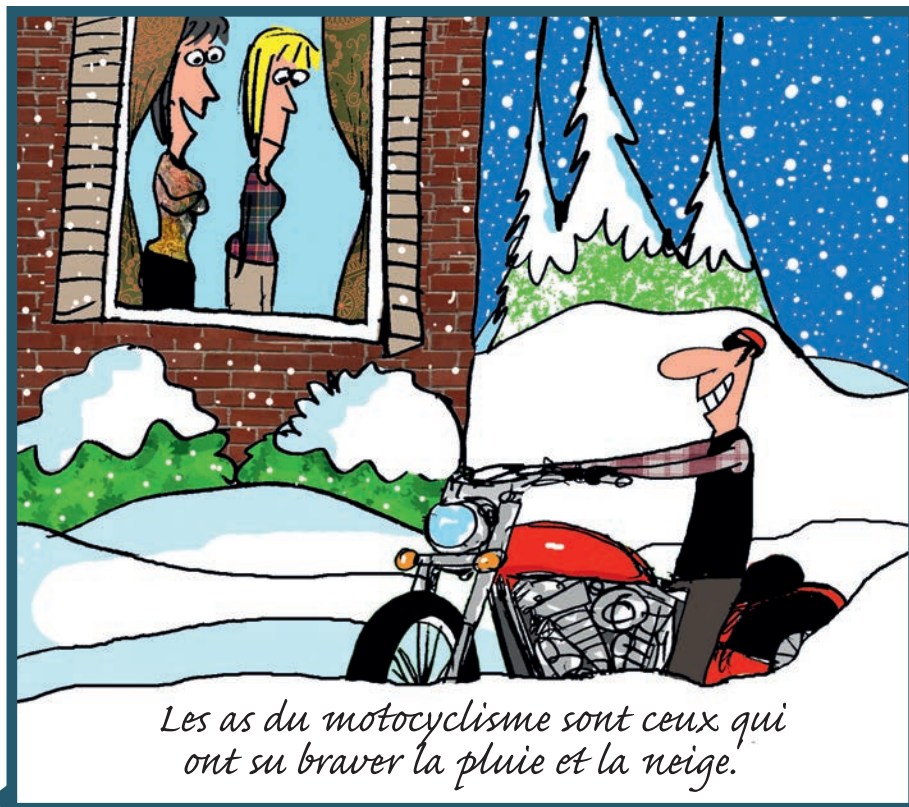
d'une famille et d'amis, peut souvent pousser quelqu'un à bout.

Mes amis et ma famille ont contribué à ma stabilité dans mon longue bataille contre la dépression, mais rien n'égale l'influence que ma Harley-Davidson® a sur moi.

C'est tellement important pour moi de rouler sur ma moto. Cela me guérit de mon insatiable besoin de plaisir à tout le monde. Ma Sportster® a éclairé ma route au propre et au figuré. Ces brefs mais beaux moments en selle me donnent la chance de lâcher prise.

Bonne route!

**Jonathan Ohashi**  
**Royaume-Uni**



# LA GALERIE DES MEMBRES

## 1. 3 SEMAINES + 12 600 KM = DU BON TEMPS!

Je possède une Harley® depuis 1994. L'été dernier, ma conjointe, Isabelle Dubois, et moi avons parcouru 12 600 kilomètres en trois semaines dans le Sud-Ouest des États-Unis. Vous nous voyez ici sur notre monture, une Road Glide® 2013, à White Sands, au Nouveau-Mexique. Au plaisir de se rencontrer à Milwaukee en août prochain!

**PIERRE GOSSELIN**  
*Québec, Québec*



## FAITES-NOUS SIGNE

Vos photos et récits de randonnées sont les bienvenus. Envoyez-les par courriel à [hogmagazinecanada.ca@harley-davidson.com](mailto:hogmagazinecanada.ca@harley-davidson.com) en prenant soin d'écrire « Enthousiastes » dans la ligne objet et d'inclure vos nom, ville, province et autres coordonnées.

### 2. LEÇON D'HISTOIRE AU SUJET DE CVO

La FXDWG3 photographiée dans le numéro de septembre de *HOG® Magazine Canada* est une bien belle monture, mais il n'est pas exact de dire qu'elle est la digne représentante de la deuxième année du programme CVO. Ce dernier a commencé en 1999 et les deux premiers modèles furent la FXR2 et la FXR3. La deuxième année, CVO a produit la FXR4 et la FLTRSE11. En fait, la FXDWG3 de 2002 de Chris correspond à la quatrième année de production du programme CVO, tout comme la Screamin' Eagle® Road Glide® (FLHRSE1).

Voici une photo de ma FXR4 (deuxième année de CVO) pour laquelle j'ai réussi à obtenir une plaque de collectionneur étant donné le nombre limité produit pour le marché mondial (sur les 980 produits, 664 étaient la Pearl Yellow photographée ici).

**STEVE LLOYD**

*North Vancouver, Colombie-Britannique*

### 3. DU FUN À L'AUTOMNE

Le 29 septembre, quelques membres du Chapitre *HOG® Okanagan* ont décidé de faire une dernière ride avant la fin de l'assurance d'une personne du groupe. La journée était magnifique. Pas un nuage dans le ciel et le mercure a grimpé à 27 °C. De belles routes secondaires en bon état et sinueuses comme on les aime. Quand on a fait un arrêt au Keremeos Tourist Information Centre pour notre pique-nique, on a vu un groupe de personnes qui attendaient le 31 octobre; alors on a décidé de leur prêter nos casques et de faire quelques photos avec nos nouveaux amis.

**RANDY KIRKOSKI**

*Penticton, Colombie-Britannique*

### 4. À L'ABRI DANS UN ARBRE PERCÉ

En route vers San Francisco le long de la US 101 sur notre nouvelle Road King® Special Hard Candy Custom™ Edition.

**MATT ET MICHELLE MACPHEE**

*Victoria, Colombie-Britannique*



2



3



4

## La galerie des membres

### 5, 6, 7, 50 ET 150

J'ai célébré le 100<sup>e</sup> anniversaire de Harley-Davidson au Canada (ainsi que mon 50<sup>e</sup> anniversaire et le 150<sup>e</sup> du Canada) au guidon de ma FXDWGI Dyna® Wide Glide® 2006 d'un océan à l'autre aller-retour. Je me suis rendu jusqu'au cap Spear, à Terre-Neuve, le point le plus à l'est du pays!

En arpentant ainsi notre pays, j'ai découvert un grand nombre de ses merveilles : entre autres, les montagnes de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, les paysages sauvages du nord de l'Ontario, notre capitale nationale, la péninsule gaspésienne (Route 132) au Québec, la Gander Loop à Terre-Neuve et la piste Cabot en Nouvelle-Écosse.

J'ai fait du camping, été hébergé chez des amis ou, quand il pleuvait, dormi dans de petits hôtels et motels au cours des 17 546 kilomètres de mon périple de 37 jours. Je suis allé à un rallye à Wasaga Beach, j'ai vu des amis à travers le pays et j'ai même assisté à un concert de Metallica à Toronto. Je planifie déjà mon prochain voyage.

« JACK » JOHN ROY QUINN  
*Chemainus, Colombie-Britannique*

### 8. QUAND EST-CE QU'ON POURRA ROULER?

J'ai rencontré mon futur conjoint en 2013 grâce à quelqu'un de la parenté qui connaissait notre passion commune pour les motos. Six mois après l'obtention de mon permis, on a cumulé 50 000 kilomètres en quatre étés! Nous avons chacun la même Road King® 2017 et nous avons super hâte à l'été 2018!

CHANTAL THIBAUT  
*Mascouche, Québec*



5



6



7



8



9

### 9. UNE RANDONNÉE DU TONNERRE

Mon frère, Leonard Venditti, son fils, Bradley Venditti, de bons amis, Rick Sheldrick et Tom Collins, et moi avons envoyé nos motos par camion à La Nouvelle-Orléans et pris l'avion pour aller les récupérer. Après avoir passé une journée dans le Quartier français, notre équipée de 4 000 kilomètres en 14 jours a débuté. On a filé vers le Mississippi le long des plages de la côte du golfe du Mexique, traversé les Great Smoky Mountains et abouti au Tail of the Dragon en Caroline du Nord. Puis Nashville et la musique country, la visite de la Jack Daniel's Distillery avec dégustation de whiskys et Memphis pour une incursion dans l'histoire de la musique. On a ensuite abouti sur le spectaculaire Natchez Trace Parkway, traversé la Louisiane et terminé notre ride à Austin, au Texas. Quelle expérience!

**ALBERT M. VENDITTI**  
*Oakville, Ontario*



10

### 10. ENFIN!

Voici Wally, mon merveilleux mari. Il a fait l'acquisition de sa toute première Road Glide® Special flambant neuve le 18 mai. Cela faisait 30 ans qu'il n'avait plus de moto et il en rêvait depuis longtemps. Il m'a même encouragée à prendre un cours de motocyclisme; après l'obtention de mon permis, il m'a acheté une Sportster® 883. Cette photo a été prise à Moose Lake, en Alberta, près de Jasper. J'ai tellement hâte à notre road trip de l'été prochain avec mon amour.

**ROXANE AKERS**  
*Grovedale, Alberta*



11

### 11. DEUX AMOURS

Je sais, une autre photo de mariage! Mais il y a une histoire derrière. Ma femme était ma blonde au collège, mais après on s'est perdus de vue pendant 20 ans. Elle a fait sa vie et moi, la mienne. Par un heureux hasard, on s'est retrouvés au moment où nous étions tous les deux redevenus célibataires et, cinq ans plus tard, nous nous sommes mariés! Notre principal loisir, c'est de rouler sur notre Harley® Electra Glide® Classic que nous avons achetée ensemble. Elle a été mon premier amour et elle sera, je l'espère, le dernier. Je t'aime, Jo!

**SYLVAIN LEBLANC**  
*Repentigny, Québec*

LA GALERIE DES MEMBRES



12



13



14



15



16



17





pour aller à la rencontre d'un couple d'amis qui avait fait une virée dans l'ouest et ainsi traversé le Beartooth Pass au Montana/ Wyoming avant de filer jusqu'au Dakota du Sud. Sur le chemin du retour, nous avons fait un arrêt au Devils Tower et notre ami a pensé que cela ferait une photo intéressante des gars et leurs motos!

**CATHY KELLY**  
*Ste. Anne, Manitoba*

### 17. ROULER POUR UNE BONNE CAUSE

Je suis membre du Chapitre HOG® Huronia de Barrie, Ontario, et j'en suis l'ancien directeur. Me voici sur ma Road Glide® Ultra 2017. La photo a été prise par le photographe de notre chapitre, Dave Weatherall, au cours de l'édition 2017 de la Huronia Ride for Dad en mai, qui a permis de récolter plus de 100 000 \$ pour la recherche sur le cancer de la prostate.

**WAYNE MCCURDY**  
*Barrie, Ontario*

### 18. DE PRÉCIEUX EXEMPLAIRES D'ENTHUSIAST

Récemment, un ami de Gail et Todd Hatt, deux membres du Chapitre HOG® Central en Nouvelle-Écosse, a acheté une vieille maison et trouvé des exemplaires très rares du *Harley-Davidson® Enthusiast*. N'étant ni collectionneur ni motocycliste, mais sachant que les Hatt sont des adeptes du mode de vie Harley-Davidson, l'ami en question leur a donné les magazines. Gail and Todd étaient aux anges et j'ai le plaisir de partager cette anecdote en leur nom avec la grande famille HOG. Les exemplaires qu'ils ont reçus sont ceux de novembre 1932, d'avril 1933, de mai 1933, d'avril 1934, de juillet 1934, de mars 1935 et de décembre 1935.

**KEITH RICHARD**  
*Directeur régional de l'Atlantique, Harley Owners Group™*



18

### 12. BELLE JOURNÉE POUR ROULER

Notre première sortie sur notre nouvelle Road Glide® 2017 lors de la 33<sup>e</sup> randonnée des jouets de Port Alberni. Quelle monture extraordinaire!

**WARREN ET DOROTHY ORR**  
*Port Alberni, Colombie-Britannique*

### 13. UN SAUT RAPIDE DANS L'ÉTAT DE NY

Après une belle randonnée de trois heures au guidon de ma H-D® Iron 883™ jusqu'à Buffalo, dans l'État de New York, j'ai passé du temps au Buffalo and Erie County Naval & Military Park.

**SHAJI JOSE**  
*Scarborough, Ontario*

### 14. TOUT À FAIT LA C.-B.

Cette photo a été prise à bord du traversier gratuit entre Shelter Bay et Galena Bay sur le lac Upper Arrow dans le centre-sud de la C.-B. Ma femme, Fay, et notre H-D® Ultra Limited 2014 semblent minuscules

à côté de l'énorme grumier où l'équipe du traversier nous avait demandé de nous placer!

**SIMON OSBORNE**  
*Surrey, Colombie-Britannique*

### 15. UNE SUPER-BELLE MACHINE

Ma moto est une FLHTCU 2009 équipée de collecteurs en céramique Rush de marque TD, d'un réglage constant et d'une admission de type Cobra ainsi que de silencieux à coupe droite K&N et V&H, avec drapeaux américain et canadien. Cette photo a été prise en avril 2016 lors d'une randonnée aller-retour entre Courtenay et Phoenix.

**WENDY CRAIG**  
*Courtenay, Colombie-Britannique*

### 16. LES GARS ET LEURS MOTOS

L'été dernier à Sturgis, mon mari et moi nous sommes rendus au guidon de notre Road King® 2005 à Gillette, au Wyoming,

MEMBRES  
SANS



FRONTI



# ÈRES

Un motocycliste  
et photographe  
professionnel de  
Toronto en visite  
chez ses « frères  
HOG® » de Tokyo

Texte et photos : Dan Lim

**V**ous êtes-vous déjà demandé quelle allure prendrait une ride avec des membres HOG® d'un autre pays? On les voit tout le temps à des rallyes nationaux, au H.O.T. (Harley Officer Training) et à d'autres événements Harley-Davidson. Comme nous, ils arborent fièrement l'écusson de leur coin du monde.

Ce serait génial, non, de partir à l'étranger à la rencontre d'un chapitre local, d'enfourcher une moto et de faire une virée – ne serait-ce que d'une journée – avec ces nouveaux compagnons de route en se sentant absolument l'un des leurs?

C'est exactement ce qui m'est arrivé en décembre pendant un voyage d'affaires à Yokohama et à Tokyo, au Japon. Quand la possibilité d'une randonnée à moto s'est présentée lors de l'une de mes journées libres, la perspective d'aller me balader ainsi dans un pays dont je ne connaissais pas la langue m'a un peu inquiété. Il faut dire en plus qu'au Japon, on conduit à gauche et que la circulation interfiles est tout à fait acceptée. Ajoutez des véhicules en nombre, des piétons en nombre et la forte probabilité de se perdre dans une grande métropole comme Tokyo. Une bonne partie de mes inquiétudes se sont toutefois dissipées lorsque j'ai pu rouler avec des membres de divers chapitres de la région. Pas besoin d'avoir à me préoccuper de l'itinéraire ou de la destination. Un vrai luxe!

Quelle expérience j'ai vécue avec mes frères HOG du Japon! Des membres des chapitres Shinjuku, Nakano et Minatomirai Yokohama sont venus à ma rencontre chez Harley-Davidson Yokohama le jour de la randonnée. Heureusement,

Joe Mizuchi, membre du Chapitre Nakano, parlait couramment anglais et a pu nous servir de traducteur tout au long de la journée. Après l'échange habituel des politesses, nous avons rapidement constaté tout ce que nous avions en commun (en lien surtout, bien sûr, avec Harley-Davidson) et, en dépit de la petite barrière de la langue, nous étions prêts à prendre la route.

Je n'aurais pas pu demander des conditions plus idéales : je pilotais une moto Street Bob® 2018, j'étais en compagnie d'excellents motocyclistes et le soleil brillait en cette fraîche journée d'automne. Sous la direction de Kunihiro Igarashi, notre capitaine de route, nous avons emprunté la Metropolitan Expressway Bayshore Route, reliée au Tokyo Bay Aqua-Line, pour aboutir au Sodegaura Seaside Park, où on se croirait en Californie, palmiers compris. Après avoir poursuivi notre tournée dans la préfecture de Chiba et un bon petit lunch, nous sommes revenus vers Tokyo pour rouler en pleine soirée parmi les décorations et lumières de Noël. Une belle façon de couronner cette journée épique sous le signe de l'amitié. Nous nous sommes promis de nous revoir en 2018 à Milwaukee pour les célébrations du 115<sup>e</sup> anniversaire de Harley-Davidson.

Cette expérience fantastique m'a démontré une fois de plus ce qui constitue l'essence de notre famille HOG : une franche camaraderie alimentée par notre passion commune pour des randonnées au guidon de nos motos Harley-Davidson, indépendamment de nos différences linguistiques et culturelles. Les membres HOG ne connaissent vraiment pas de frontières.

Les gars chez Yokohama Harley-Davidson. De gauche à droite : Kunihiro Igarashi du Chapitre Minatomirai Yokohama; Yoshiharu Sakaniwa, Hideo Hosoi et Kazufumi Ohama du Chapitre Shinjuku; Joe Mizuchi du Chapitre Nakano; Yoshinori Nakamura et Ken Hashimoto du Chapitre Shinjuku; Ryuichi Iwasaki du Chapitre Minatomirai Yokohama.



Kunihiro Igarashi sur sa moto Street Glide® (FLHX) CVO 2015.



Un arrêt en compagnie des gars pour contempler la baie de Tokyo, depuis la Sodegaura Seaside Street. À cause des palmiers, cet endroit est surnommé « Chibifornia » (préfecture de Chiba + California).



▲ Joe Mizuchi du Chapitre Nakano.

Ryuichi Iwasaki, membre du Chapitre Minatomirai Yokohama, sur sa géniale Forty-Eight®, filant dans le Tokyo Bay Aqua-Line, le quatrième tunnel sous-marin au monde en termes de longueur. Le Tokyo Bay Aqua-Line, qui comprend à la fois ce tunnel et un pont, fait 14 kilomètres de long, dont 9,6 kilomètres se trouve sous la baie de Tokyo.



▲ Le peloton s'arrête à un feu dans la ville de Kisarazu, dans la préfecture de Chiba, en route vers le Sodegaura Seaside Park.



▲ Super, ces entrées bien indiquées où garer les motos. Tellement plus simple pour nous et plus sécuritaire pour nos montures.



◀ Une pause sur Keyakizaka dans le quartier de Roppongi pour le plaisir de contempler les lumières de Noël.



Au soleil couchant le long de la Metropolitan Expressway Bayshore Route vers Tokyo. Juste après la prise de cette photo, il y a eu un embouteillage monstre et c'est là qu'on s'est mis à remonter les files. Excitant!



▶ Notre groupe, faisant les fous, sur le belvédère de la halte Umihotaru, au milieu du Tokyo Bay Aqua-Line.





▲ À l'entrée de l'aire de stationnement Umihotaru, qui est une halte au milieu du Tokyo Bay Aqua-Line.

▶ Tout comme chez nous, bouffe et randonnées font la paire! Il suffit de remplacer le poulet barbecue par des sushis. Miam!



▲ Notre capitaine de route, Kunihiro Igarashi, membre du Chapitre Minatomirai Yokohama, prêt à s'attaquer à la route! C'est un motocycliste chevronné qui cumule en moyenne 45 000 kilomètres par année.

## ATTENTION

Dans certains pays dont le Japon, un permis de conduire international est requis pour conduire une auto ou une moto. Vous pouvez obtenir ce permis peu coûteux auprès d'un bureau de la CAA; aucun test additionnel n'est requis. Vous trouverez de plus amples détails au [www.caa.ca/international-driving-permit](http://www.caa.ca/international-driving-permit).



**DES RÉCOMPENSES À VOTRE PORTÉE®**

Rabais exclusifs **d'au moins 10 %**  
pour les membres. Des points de boni à  
échanger contre des nuitées gratuites.\*



Pour adhérer à Best Western Ride Rewards®  
ou pour faire une réservation,  
**visitez [bwrider.com](http://bwrider.com) ou appelez au 1-888-292-2453.**

\*Certaines restrictions s'appliquent. Les modalités sont présentées en entier à [bestwesternrewards.com](http://bestwesternrewards.com).  
Chaque hôtel Best Western® est exploité individuellement par un propriétaire indépendant. Harley-Davidson, Harley, H-D, le logo formé d'un bouclier et d'une barre et le logo H.O.G. sont des 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. ©2018 Best Western International, Inc. Tous droits réservés.



EN QUÊTE DE

# MON CÔTÉ REBELLE

DANS L'INTÉRIEUR DE LA C.-B.

Sur une Harley®  
pour la première  
fois, il répond à  
l'appel de la route

Texte : Robin Esrock  
Photos : Jeff Topham





**« PEU DE MACHINES SUSCITENT UN LIEN AFFECTIF AUSSI PROFOND QU'UNE MOTO HARLEY®. »**

**J**e suis désolé, mais je ne suis pas un insoumis. Je n'ai jamais écouté du Heavy Metal, le tonnerre me terrifie et toute barbiche que j'essaie de faire pousser ressemble à de la mauvaise herbe. Pourtant, conduire une moto Harley-Davidson® sur certaines des routes les plus pittoresques du monde fait partie depuis longtemps de ma liste de choses à faire avant de mourir et il est temps d'y voir. Tout en m'attaquant en voiture au col Coquihalla de Vancouver à Kamloops, je me pose plein de questions. De toutes les marques de motos, pourquoi suis-je attiré par celle-ci ? Qu'offrent de plus les routes de l'Intérieur de la C.-B. ? Est-ce une expérience qui mérite de figurer dans la prochaine édition de mon livre *Great Canadian Bucket List* ? De quoi me mettre le cerveau en ébullition !

Peu de machines suscitent un lien affectif aussi profond qu'une

moto Harley®. Dans le hall du Four Points by Sheraton à Kamloops, un motocycliste me montre le numéro de série de sa première moto tatoué sur son bras. C'est le week-end du Poker Run annuel de la C.-B., une randonnée qui regroupe cette fois 750 propriétaires de Harley provenant des quatre coins de la province. Quand je survole du regard l'arène Valleyview, le lieu de rendez-vous pour cette collecte de fonds contre la dystrophie musculaire, je reconnais immédiatement cette foule : un melting pot de motocyclistes, chacun avec sa liste de souhaits à réaliser à tout prix, autant de cœurs rebelles attirés par la promesse Harley-Davidson – celle de la liberté ressentie à chaque coup d'accélération –, autant de cowboys urbains sur de puissants chevaux d'acier. Recherchés... pas vraiment morts ou vivants, mais de retour au boulot lundi matin.

Les employés du bureau touristique de Kamloops ont

élaboré cinq itinéraires de randonnée axés sur les routes secondaires et les attractions de l'Intérieur de la C.-B. Tout cela mérite une enquête d'autant que ma « monture » précédente était un scooter de 49 cm<sup>3</sup> que j'ai réussi à détruire dans un accident dix ans plus tôt.

« Est-ce que ce type sait vraiment ce qu'il fait ? » semble se demander la gérante des locations chez Barnes Harley-Davidson. Elle me tend un blouson en cuir noir et me demande de choisir ma moto. Je ne pense pas avoir ce qu'il faut de courage pour un modèle Road King® et la moto Electra Glide® me donne l'impression qu'elle pourrait écraser mon corps et mon égo comme une mouche. J'opte pour une Heritage Softail™ et je me sens immédiatement à l'aise. Mes yeux se plissent et ma barbe

pousse en accéléré comme une fleur dans un documentaire sur la nature. Avec mon expérience extrêmement limitée, je m'attends à ce qu'une moto Harley soit un taureau enragé que je vais devoir dompter. Au lieu de cela, la Softail se révèle simple à utiliser, stable et incroyablement indulgente. Ici, dans cette terre de pionniers jalonnée de mines de cuivre et de villes fantômes, je sens que ce genre de moto piaffe d'impatience pour prendre la route.

« L'intérieur de la C.-B. possède certaines des routes les plus sinueuses au Canada, explique James Nixon, rédacteur en chef du magazine *Cycle Canada*. La côte Est suit de très près, mais les routes de la C.-B. sont en meilleur état et la beauté du paysage est imbattable. » James a loué un modèle Road King pour la semaine.





**« LA GRAND-ROUTE LONGE  
DES TERRES AGRICOLES  
BUCOLIQUES ET JE N'ARRIVE  
PAS À EFFACER LE SOURIRE  
SUR MES LÈVRES. »**

« Les Harley veulent conquérir le cœur des motocyclistes, explique-t-il, mais ce n'est pas toujours la moto qui y arrive – c'est bien souvent la randonnée elle-même. »

Kamloops est l'une des villes les plus ensoleillées du Canada – une moyenne de 27 °C tout l'été – et elle compte plus de parcs que toute autre ville de la province. À cheval sur la rivière Thompson, elle est entourée de belles collines et vallées. C'est une rampe de lancement parfaite pour un road trip, même quand un orage intempetif décide de faire rage. Je vois la foudre frapper la vallée, ce qui me semble un décor de circonstance pour mon trajet vers le Clearwater Corridor. Je remarque beaucoup de motocyclistes sur la route qui s'envoient la main, un signe de camaraderie inexistant chez les automobilistes. La grand-route longe des terres agricoles bucoliques et je n'arrive pas à effacer le sourire sur mes lèvres. Après quelques heures, j'arrive aux chutes Helmcken à l'intérieur du Parc provincial Wells Grey – de magnifiques cascades d'eau qui devraient faire partie de la liste des choses à voir de tous les Canadiens. Après avoir fait le plein, je reprends la route 24 – le même chemin qu'ont emprunté, dans la région de Cariboo-Chilcotin, les marchands de fourrures il y a des siècles. Les lacs reflètent le ciel morose, mon moteur rugit en cinquième, un vent violent souffle contre mon armure de cuir. Ce n'est que le début d'un voyage de cinq jours, mais c'est déjà le bonheur.

Direction sud sur le bitume sinueux de la route 97 à deux voies qui passe devant l'imposant Painted Chasm pour mener ensuite vers les villes de Clinton et Ashcroft. Je file à toute vitesse le long de la mine de cuivre de Highland Valley, la plus grande mine de cuivre à ciel ouvert du pays, puis vers le sud en direction de Merritt et de l'historique hôtel Quilchena. Ma moto Softail me dévoile ses secrets. Elle est plus à l'aise aux alentours de 90 à 100 km/h et, même sur une pente raide en montée, elle a beaucoup à donner. Et elle le donne sur la route 5A qui traverse



Kamloops en direction de Lytton. Si la Promenade des Glaciers de l'Alberta est la plus belle route du monde, les routes 5A et 33 doivent être parmi les plus belles. En compagnie de cette moto, je hume le pin, je goûte le vent et je découvre la beauté de l'Intérieur de la Colombie-Britannique.

Il est difficile de comprendre ce qu'on n'a pas expérimenté par soi-même. Comme motocycliste plutôt novice, je m'attendais à une randonnée angoissante, mais elle fut parfaitement sécuritaire. Il faut dire que j'y suis allé mollo, que j'ai utilisé mon bon sens et que j'avais le bon équipement. Les motos Harley, je l'ai découvert, ressemblent beaucoup à leurs propriétaires – chevronnées, pleines de caractère et moins féroces qu'elles en ont l'air. Kamloops s'est révélée une porte d'entrée idéale pour explorer la beauté naturelle des régions de Thompson-Okanagan et de Cariboo-Chilcotin, surtout au guidon d'une Harley. Oui, c'est le coin de pays à mettre sur sa liste de choses à voir sur n'importe quelle moto Harley.

**Robin Esrock est l'auteur du livre à succès *The Great Canadian Bucket List* et le co-animateur de la série *Word Travels* de la chaîne de télévision *National Geographic/OLN*.**



## UN LAC BIZARRE À NE PAS RATER

Au nord-est d'Osoyoos, sur la route 3, prenez le temps d'aller voir les étranges cercles colorés du lac Spotted, un lieu sacré pour les autochtones de l'Okanagan. Ces cercles riches en minéraux sont le résultat d'un phénomène d'évaporation (Osoyoos est l'un des endroits les plus chauds et les plus secs du Canada). Étant donné que le lac se trouve sur une propriété privée, il faut stationner sa moto et prendre des photos depuis la barrière d'entrée.



115<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE HARLEY-DAVIDSON®



**CANADIENS ET CANADIENNES,  
JOIGNEZ-VOUS À NOUS POUR CÉLÉBRER**

**DANS UN LIEU QUI VOUS A TOUJOURS FAIT RÊVER  
PRAGUE | 5 AU 8 JUILLET 2018 | RÉPUBLIQUE TCHÈQUE**

**POUR EN SAVOIR PLUS, NOTAMMENT SUR LES DÉTAILS  
DE L'ÉVÉNEMENT, LES BILLETS ET L'HÉBERGEMENT,  
CONSULTEZ LE SITE WEB AU [H-D.PRAGUE115.COM](http://H-D.PRAGUE115.COM)**

12

**VILLES**

PRAGUE, LODZ, AUGUSTOW, REZNEKE, TARTU, NARVA, SAINT-PÉTERSBOURG, RIGA, SUWALKI, GDANSK, POZNA, PARNU

390  
**KILOGRAMMES** : LE POIDS DE LA MOTO, DU PILOTE ET DES BAGAGES

2

**MOTOS HARLEY-DAVIDSON®**  
MODÈLE ROAD GLIDE® 2017  
MODÈLE ROAD KING® 2016

14

**JOURS SUR LA ROUTE**

20 JUIN AU 5 JUILLET 2017

13 670  
**KILOMÈTRES PAR AVION**

2

**VOYAGEURS CANADIENS**

GERRY RYAN ET MARK LAWRENCE DE TORONTO

- UNE EXCELLENTE -  
**MAIS COMPLEXE ÉQUIPÉE BALTIQUE À MOTO**

**DE PRAGUE À SAINT-PÉTERSBOURG À PRAGUE**

Gerry Ryan

6

**PAYS**

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE  
POLOGNE  
LITUANIE  
LETTONIE  
ESTONIE  
RUSSIE

400

**KILOMÈTRES**

EN AUTOCAR DE NARVA À SAINT-PÉTERSBOURG À NARVA

4

**DEVISES UTILISÉES**

EURO, ZLOTY POLONAIS, COURONNE TCHÈQUE, ROUBLE RUSSE

?????

LE NOMBRE DE PHOTOS QUE DES RADARS ONT PRISES DE NOUS

5 600

**KILOMÈTRES**

À MOTO  
2 800 X 2 = 5 600





**L'été dernier**, mon ami Mark et moi avons enfourché nos motos Harley® pour effectuer une virée fantastique dans six pays Baltiques – un voyage épique qui nous a fait pénétrer derrière l'ancien Rideau de fer jusqu'en Russie. Quatorze jours plus, nous avons enrichi notre album de souvenirs et nous avons déjà hâte de commencer à préparer notre prochaine équipée.

### DE TORONTO À PRAGUE, PUIS EN POLOGNE

Après un vol direct depuis Toronto, nous nous sommes promenés toute la journée, encore sous l'effet du décalage horaire, dans la belle ville historique de Prague pour y découvrir, entre autres, son château, la place de la vieille ville et le pont Charles.

Le lendemain matin, nous nous sommes rendus chez Prague Harley-Davidson pour aller chercher nos motos de location – une Road Glide® 2017 pour Mark et une Road King® 2016 pour moi. Ensuite, nous avons essayé de sortir de Prague à l'heure de pointe.

Nous avons calculé qu'il nous faudrait environ six heures pour nous rendre à notre première étape, soit Lodz, en Pologne. Mais le concessionnaire était situé au plein cœur de la vieille ville, il faisait l'une des chaleurs les plus torrides de l'année et le GPS sur ma moto ne fonctionnait pas (une bonne raison de toujours avoir des cartes au cas où). Ajoutez les embouteillages, les travaux de construction et les détours. Nous sommes finalement arrivés à l'hôtel de Lodz, fourbus, au bout de douze heures!

Le lendemain matin, nous nous sommes mis en route pour Augustow, en Pologne. Nous avions de nouveau cru y arriver aisément en six heures, mais il nous en a fallu douze. Heureusement, à partir de là, tout est devenu plus facile et nous avons pu nous détendre et profiter de la campagne.



### À TRAVERS LA LITUANIE JUSQU'EN LETTONIE ET EN ESTONIE

Il y avait seulement une petite bande de terrain à traverser en Lettonie – la Biélorussie était d'un côté et Kaliningrad, de l'autre –, mais il nous fut impossible de nous rendre dans ces deux pays parce qu'on ne nous autorisait pas d'y aller avec nos motos de location.

Nous sommes arrivés dans la belle ville de Rezneke (Lettonie) juste à temps pour Jani, le festival annuel du solstice d'été. À noter : voyager durant cette période de l'année est un plus dans ces régions parce qu'il fait jour 23 heures sur 24, ce qui permet de rouler plus longtemps.

« ... SAINT-PÉTERSBOURG.  
CETTE VILLE DE CINQ  
MILLIONS D'HABITANTS,  
FONDÉE EN 1703 PAR  
PIERRE LE GRAND,  
EST INCROYABLE. »





Notre prochaine destination : Tartu, en Estonie – une randonnée agréable sur des routes bien entretenues à travers de beaux paysages. Tartu est une ville relativement jeune où l'on a investi des sommes importantes pour en faire un centre moderne. Ensuite, nous nous sommes dirigés vers Narva, d'où nous allions traverser en Russie.

### EN RUSSIE

L'obtention de nos visas russes à Toronto n'avait pas été simple. Il nous avait fallu d'abord nous inscrire en ligne et remplir un très long formulaire sur lequel nous avons dû indiquer tous les pays que nous avons visités au cours des dix dernières années. On nous avertissait que le formulaire devait être rempli à la perfection, sinon notre demande serait rejetée.

En plus, pour entrer en Russie, il faut être invité. Alors nous avons dû réserver un hôtel à Saint-Pétersbourg (payé à l'avance) et demander à cet hôtel de nous envoyer une invitation. L'ambassade a vérifié cette invitation, puis on nous a demandé de venir en personne et de verser 250 \$, après quoi nous avons reçu nos

visas indiquant les dates d'entrée et de sortie, sans aucune possibilité de changement.

Comme nos contrats de location stipulaient que nous ne pouvions pas nous rendre en Russie avec nos motos Harley®, nous devions trouver un endroit à Narva où les mettre à l'abri. Nous avons repéré un parc de stationnement au seul hôtel de la ville avec l'espoir qu'elles seraient toujours là à notre retour trois jours plus tard.

Nous nous sommes ensuite dirigés avec tous nos papiers de visa en main vers la gare d'autocars afin d'acheter des billets pour Saint-Pétersbourg. Cette ville de cinq millions d'habitants, fondée en 1703 par Pierre le Grand, est incroyable. Nous avons passé trois jours dans l'ancienne capitale russe en prenant les transports en commun pour aller découvrir toutes les attractions touristiques incontournables, dont le musée de l'Ermitage, créé par l'Impératrice Catherine II en 1764, le magnifique Palais d'hiver et la cathédrale Saint-Sauveur-sur-le-sang-versé et ses bulbes dorés. La ville est une merveille architecturale – même les stations de métro font penser à des musées d'art. Et c'est ici que nous avons le mieux mangé, notamment dans les restaurants géorgiens.



Nous sommes revenus à Narva en autocar et avons retrouvé nos motos là où nous les avons laissées. Ouf!

### DE RETOUR EN LETTONIE ET EN LITUANIE

Reprenant la route sur nos motos, nous avons traversé l'Estonie jusqu'à la mer Baltique; en suivant la côte, nous avons abouti à Riga, la capitale de la Lettonie. Il faisait beau tout le long et les routes étaient agréables et peu fréquentées, une fois que nous étions sortis des villes.

De nouveau, nous n'avions eu d'autre choix que de passer par l'étroite bande entre Kaliningrad et la Biélorussie pour retourner en Pologne.

### LA TRAVERSÉE DE LA POLOGNE PAR LES MONTS CARPATHES

La Pologne est un vaste pays qui compte environ 38 millions d'habitants; elle dispose d'un excellent système routier et offre toute une belle variété de paysages. Il nous a fallu par contre faire face à pas mal de travaux de construction et de détours en chemin vers la ville balnéaire de Gdansk.

Gdansk est l'une des villes les plus anciennes du pays, sa création remontant à 1308. Comme de nombreuses autres villes de la Pologne, elle a été envahie par l'armée allemande au cours de la Seconde Guerre mondiale et a subi énormément de dommages. Gdansk est réputée pour ses chantiers de construction navale. C'est aussi le lieu de naissance du mouvement Solidarité dirigé par Lech Walesa, mouvement qui a marqué le début de la fin du communisme en Europe.



La sortie de Gdansk à moto s'est révélée tout un défi : il nous a fallu manœuvrer dans les rues pavées en pente, sous la pluie battante et en pleine congestion du matin. Et les pancartes étaient seulement en polonais! Nous étions fiers d'avoir réussi l'exploit.

Comme la route que nous voulions prendre pour revenir à Prague était fermée en raison de travaux de construction, nous avons dû faire plusieurs détours et nous nous sommes perdus. Cette aventure hors des sentiers battus a fait en sorte que nous avons traversé les Carpathes – un trajet formidable jalonné de villages pittoresques sortis tout droit d'un film de Harry Potter. On avait l'impression de rouler dans la chaîne des Appalaches et, si nous n'avions pas eu une date limite stricte pour retourner les motos, nous aurions adoré y passer encore plus de temps.

### RETOUR À PRAGUE ET CHEZ NOUS

Voyant que ce trajet allait nous prendre encore douze bonnes heures, nous avons appelé le concessionnaire pour lui annoncer que nous n'allions pas arriver avant la fermeture. On nous a répondu que quelqu'un nous attendrait. C'était un long week-end et il y avait beaucoup d'embouteillages. Notre GPS s'est remis à mal fonctionner; alors on a fini le voyage en se fiant à nos iPhones fixés avec du ruban adhésif sur nos guidons.

À notre arrivée chez le concessionnaire à 21 h, il y avait effectivement quelqu'un qui nous attendait. Les gens chez Prague Harley ont été super-gentils du début à la fin. Pas même un mot de reproche pour notre retard.

Nous avons passé la dernière nuit à Prague, pas mal fatigués après notre périple baltique.

Le lendemain matin, nous avons pris un taxi pour nous rendre à l'aéroport et dormi tout le long dans l'avion jusqu'à Toronto en rêvant à notre prochaine aventure Harley!





# DESTINATION: LES **ROCHEUSES**

Un mois à moto avec de grands  
amis : le plus beau voyage de ma vie

Lou de Almeida





Depuis quelques années, je jonglais avec l'idée d'un voyage d'un mois à moto. Destination : les Rocheuses. L'été dernier, je l'ai fait. Mes compagnons de route ont été au départ Brian et Jana, des résidents de London, Ontario. Trois autres (Dave et Bob de Wilmington, Delaware, et Manny – également du Delaware, mais habitant maintenant en Floride) sont venus nous rejoindre à la fin de notre première journée.

**Jour 1 : St Thomas, Ontario, à Elkhart, Indiana**

Il y avait beaucoup de brume à notre départ le matin, puis presque rien à notre arrivée à Windsor. La traversée de la frontière s'est faite comme un charme. On a ensuite filé sur la I-96 jusqu'à Dexter, Michigan. Comme on avait pris de l'avance, on s'est arrêtés pour se reposer un peu avant de rouler tranquillement jusqu'à Elkhart.

**Jour 2 : Elkhart à Davenport, Iowa**

Pas grand-chose à voir aujourd'hui. On s'est essentiellement arrêtés chez les concessionnaires Harley® le long de notre chemin.

**Jour 3 : Davenport à Missouri Valley, Iowa**

On a piqué vers le sud pour prendre une photo du majestueux fleuve Mississippi et rouler le long d'une route panoramique avant d'aller emprunter le Grand Army of the Republic Highway (US-6).

Ont suivi une série de routes secondaires bordées de champs de maïs et de haricots ainsi que de fermes laitières et équestres, le tout dans un paysage doucement vallonné. Un parcours en somme très agréable.

**Jour 4 : Missouri Valley à Winner, Dakota du Sud**

La journée a commencé par une randonnée reposante le long du Loess Hill Scenic Byway à l'est de la rivière Missouri. Une fois rendus au Nebraska, on a suivi la rive ouest de la rivière sur la NE-12 jusqu'à notre traversée au Dakota du Sud après un arrêt au belvédère Mulberry Point Overlook.

**Jour 5 : Winner à Keystone, Dakota du Sud**

En direction des Badlands, on a pris une



route de gravier mal entretenue sur une distance de 20 kilomètres. C'était amusant de voir les vaches et les chevaux nous dévisager. Le Badlands National Park est formidable avec ses beaux paysages et sa « ménagerie » de béliers, de bisons et de chiens de prairie.

On s'est arrêtés à Wall pour luncher et faire le tour du célèbre Wall Drug store. Un incontournable!

**Jour 6 : Keystone à Hulett, Wyoming**

Départ tôt le matin en direction du Mount Rushmore; de là, on a filé jusqu'au Custer State Park le long de l'Iron Mountain Road, un parcours splendide avec tous ses virages en lacets serrés. Dans le parc, la Wildlife Loop nous a permis de voir plein d'antilopes et de chiens de prairies et quelques burros. J'étais déçu de l'absence de bisons, mais, en traversant la Wind Cave National Park, on en a vu tout un troupeau gambader allègrement. Certains sont même venus sur la route, tout près de nos motos! On s'est aussi bien amusés sur le Needles Highway (Hwy 87).

**Jour 7 : Hulett à Billings, Montana**

Petit arrêt au Devils Tower National Monument – une merveille de la nature! Puis cap sur l'ouest et le nord. À certains moments, plus de 100 kilomètres séparaient les villages. Imaginez : juste nous sur la route, des fermes et des tonnes de balles de foin. Autre petit arrêt, cette fois au Little Bighorn Battlefield National Monument.

**Jour 8 : Billings à Choteau, Montana**

En direction ouest sur la I-90 sur environ 160 kilomètres jusqu'à Livingston. L'Interstate n'était pas trop achalandé;

c'était presque un parcours panoramique. Le trajet vers le nord sur le Highway 89 nous a valu toute une variété de paysages. Première expérience dans les montagnes : on a grimpé jusqu'à environ 2 200 mètres.

**Jour 9 : Choteau à Missoula, Montana**

Arrivée à St. Mary et à l'entrée du Glacier National Park. Randonnée absolument époustouflante sur la Going-to-the-Sun Road! Je voulais sans cesse m'arrêter pour prendre des photos, mais le temps nous manquait; il me faudra donc me fier à ma mémoire.

On a continué vers le sud en direction de Kalispell sur le Highway 35 le long des rives du Flathead Lake. D'autres panoramas splendides!

**Jour 10 : Missoula à West Yellowstone, Montana**

Sur le Highway 93 sud à la sortie de Missoula. Le tronçon entre Darby et l'Idaho a été bien le fun : de longs lacets et quelques virages plus serrés!

Après une mini-leçon d'histoire au Big Hole National Battlefield, on a obliqué vers le sud sur les Highways 41 et 287. Arrêt intéressant à la ville-fantôme de Nevada City. Puis Virginia City, le Madison Canyon River Earthquake Area et une belle randonnée le long de la Madison River jusqu'à West Yellowstone.

**Jour 11 : Le Yellowstone National Park, le Beartooth Highway et le Chief Joseph Highway**

Une journée de faune sauvage, de virages en lacets, de paysages enchanteurs et de changements de température extrêmes! Sous 10 °C à l'entrée du Yellowstone National, puis plus de 30 °C et, quelques minutes plus tard, sous les 20 °C.



En plus haute altitude, on a même vu des murs de neige!

On a grimpé à 3 300 mètres sur le Beartooth Highway et aussi roulé en terrain plat. Beaucoup de belles longues courbes et des tonnes de virages en épingle. En prime : de nombreux bisons, dont certains sur la route, un ours et quelques antilopes.

#### **Jour 12 : West Yellowstone à Rawlins, Wyoming**

Nos adieux au Yellowstone National Park, mais non sans avoir rendu visite à l'Old Faithful. On est arrivés juste au bon moment pour voir jaillir la colonne d'eau du geyser. Heureusement parce que sinon il aurait fallu attendre 90 minutes pour la prochaine éruption.

Ensuite, après une brève incursion dans le très beau Grand Teton National Park, on a emprunté le Highway 287 sud jusqu'à Rawlins.

#### **Jour 13 : Rawlins à Englewood, Colorado**

Bien qu'aucune pluie n'ait été annoncée sur Rawlins, il y en a eu plein si bien qu'au lieu de l'Interstate Highway, on a opté pour une route secondaire. Au bout de 25 kilomètres, on a découvert que la WY-71 se transformait en une route de terre. Ne sachant pas sur quelle distance elle se prolongeait ainsi et comme il avait plu toute la nuit, on a décidé de revenir sur nos pas et de suivre à peu près l'itinéraire original.

En moins d'une heure, on a traversé au Colorado par le Rocky Mountain National Park sur la Trail Ridge Road. C'était formidable de grimper jusqu'à

3 600 mètres et de rouler dans la couverture nuageuse.

#### **Jour 14 : Pikes Peak et Denver, Colorado**

Début de notre séjour de quelques jours dans la région métropolitaine de Denver. Notre seul vrai plan était de nous rendre au sommet de Pikes Peak (4 300 mètres). Bob a fait l'excellente suggestion d'y aller en début de matinée. Ce fut génial : 27 kilomètres en montée, 27 kilomètres en descente, une multitude de virages en épingle à cheveux et des tonnes de vues époustouflantes – quand c'était possible de regarder!

#### **Jour 15 : Englewood à Idaho Springs, Colorado**

Journée d'entretien – pour les motos et pour nous. Ce fut aujourd'hui que Manny nous a quittés pour retourner en Floride.

Les motos étant prêtes tôt, on a pu aller visiter le superbe Clear Creek Canyon. Après un bref arrêt à Evergreen, on a filé sur la Squaw Pass Road (Hwy 103) qui escalade l'Echo Mountain, puis on est redescendus vers Idaho Springs. À cause des fermetures de certaines routes, on a dû rouler sur du gravier sur un kilomètre – juste assez pour resalir nos montures.

#### **Jour 16 : Idaho Springs à Gunnison, Colorado**

Belle randonnée sur des routes secondaires longeant la I-70, puis sur la Guanella Pass Road sud.

Le Highway 285 était pas mal achalandé, mais à partir de Fairplay, on a piqué vers le nord sur le Highway 9 et ce fut plus

agréable. À Frisco, retour vers le sud sur le Highway 91, puis sur le Highway 24 le long de l'Arkansas River pour aboutir sur la US-50 à Poncha Springs.

#### **Jour 17 : Gunnison à Dolores, Colorado**

La US-50 à la sortie de Gunnison en direction de Montrose a été une belle découverte : beaucoup de virages et des montées. Ce matin-là, il n'y avait à peu près pas de circulation, ce qui a ajouté à notre bonheur.

Juste avant Montrose, on a roulé jusqu'au Black Canyon du Gunnison National Park – un autre moment wow. Un orignal a traversé la route devant nous au moment même où on entrait dans le parc.

En direction sud sur le Highway 550. La première partie n'est pas spectaculaire; mais après Ridgway, le fun commence et, entre Ouray et Silverton, ça devient hallucinant – descentes vertigineuses, série de virages et montées brusques. En poursuivant notre route sur le Highway 160 vers Dolores, on a été retardés par un groupe de cowboys et leur troupeau aux abords du Highway 184.

#### **Jour 18 : Dolores à Torrey, Utah**

Le point culminant de notre voyage! La randonnée le long de la UT-95 et de la UT-24 à travers le Capitol Reef National Park a été incroyable. Les formations rocheuses de couleurs variées sont saisissantes – à chaque tournant et en haut de chaque colline, je voulais prendre mon appareil-photo.

Arrêt au Natural Bridges National Monument : la boucle de 16 kilomètres nous a permis de découvrir trois ponts et le site de Horse Collar Ruin.

#### **Jour 19 : Torrey à Mount Carmel, Utah**

On a emprunté la UT-12, une route panoramique désignée comme le « A Journey Through Time Scenic Byway ». Le trajet est magnifique, mais peut-être que hier on a été gâtés au max.

Deux canyons, deux points de vue : à Bryce, on surplombe le canyon; à Zion, on est dans le lit du canyon. Les deux sont superbes. Beaucoup d'animaux, dont un troupeau de cerfs, un troupeau de vaches et quelques mouflons d'Amérique.

#### **Jour 20 : Mount Carmel à Page, Arizona**

L'objectif de la journée : le versant nord du Grand Canyon. Le Highway 89A fut agréable et je donne une coche de plus au trajet de 60 kilomètres le long du





Highway 67 menant au National Park. Il y a quelques années, je m'étais rendu sur le versant sud du canyon; le versant nord est complètement différent. Pas de tohu-bohu, pas de touristes!

**Jour 21 : Page à Bloomfield, Nouveau-Mexique**

Sur le Highway 98 sud, puis en direction est jusqu'au Highway 160. Une randonnée facile avec de longs tronçons rectilignes dans un paysage de douces collines. Par contre, tout au cours de la journée, on voulait nous dépasser à toute vitesse. Un camionneur a même continué la manœuvre alors qu'une auto s'en venait en sens inverse.

Sur le Highway 160 nord et est jusqu'au Four Corners Monument, point de rencontre du Colorado, de l'Utah, du Nouveau-Mexique et de l'Arizona.

**Jour 22 : Bloomfield à Trinidad, Colorado**

En direction sud-ouest sur le Highway 550 qui traverse de jolies fermes, puis sur la UT-96 nord jusqu'au réservoir désigné sous le nom d'Abiquiu Lake, puis retour vers le sud sur la US-84 jusqu'au Ohkay Owingeh Pueblo et direction nord jusqu'à la UT-75, une



route panoramique peu fréquentée, et à la 518 menant à la jolie ville de Taos.

Traversée de la Carson National Forest sur la US-64 jusqu'à Eagle Nest, puis, en passant par Cimarron, sur la I-25 nord pour les 40 derniers kilomètres. Pendant une partie de la journée, on a pensé à John Wayne le long du Rio Grande, puis sur la Santa Fe Trail.

**Jour 23 : Trinidad à Medicine Lodge, Kansas**

Routes désertes en direction du Kansas le long de la US-350 jusqu'à la S-50, qualifiée de « Loneliest Road in America ». Toute la journée sur la Santa Fe Trail – d'immenses fermes bovines, des tonnes d'éleveurs à grains et de trains transportant du charbon et par-ci, par-là des puits de pétrole.

**Jour 24 : Medicine Lodge à Hermitage, Missouri**

On a roulé sur le Highway 160 tout le long jusqu'à Winfield, après quoi on a piqué vers le sud sur le Highway 77 pour aller prendre le Highway 166 à Arkansas City. Après Chetopa, sur le Highway 69 menant dans l'Oklahoma, puis retour au Kansas par le Highway 69A jusqu'à Riverton, ensuite sur la Route 66 menant dans le Missouri.

Juste après Joplin, sur la I-49 sur environ 50 kilomètres, puis retour sur le Highway 160 jusqu'à Lamar. En pays amish, on a eu droit à des routes très amusantes, avec de petites montagnes russes dans un décor de totale tranquillité.

**Jour 25 : Hermitage à Effingham, Illinois**

Beaucoup de brume épaisse tôt le matin, mais quand elle s'est dissipée, on s'est bien amusés sur certaines des routes secondaires très sinueuses du Missouri dans la région jalonnée de collines du Lake of the Ozarks. On a poursuivi notre chemin jusqu'à Jefferson City, où on a repris l'America's Loneliest Road.

Contournant St. Louis, on a quand même réussi à faire une photo de la Gateway Arch. De retour sur la US-50 jusqu'à Xenia, notre ville pour la lettre X du concours HOG® ABC du Touring.

**Jour 26 : Effingham à Warsaw, Indiana**

Nos amis du Delaware nous ont quittés aujourd'hui, car ils devaient retourner chez eux.



À nous – Brian, Jana et moi – maintenant de songer au retour. Mais d'abord, il fallait finir d'explorer quelques routes secondaires de l'Illinois et de l'Indiana. Après, on s'est mis en quête de quelques ponts couverts. Celui de Rosedale-Coxville a été facile à trouver, mais le McAllister Bridge, lui, nous a donné plus de fil à retordre sur quelques kilomètres de route de terre et de gravier, mais on s'en est tous sortis indemnes.

**Jour 27 : Warsaw à St Thomas, Ontario**

Fidèles à notre thème de rouler sur des routes au nom connu, on a d'abord filé sur le Lincoln Highway (US-30) en vue de nous rendre à Aubun, Indiana, la capitale des autos classiques de l'Amérique.

De là, sur la IN-8 jusqu'à la frontière de l'Ohio, où elle devient la OH-18, et puis arrêt à la ville de Defiance, où on a eu le bonheur de bouffer nos premiers beignes Tim Horton depuis environ un mois.

De Defiance, on a longé la Maumee River – une randonnée de tout repos.

La I-75 juste au nord de la frontière entre l'Ohio et le Michigan n'était pas en très bon état, mais on a fait contre mauvaise fortune bon cœur, puis on est revenus au Canada. Vers 16 h 30, j'arrivais chez moi.

J'étais si heureux d'avoir fait ce voyage. J'avais pu voir des coins des États-Unis où je n'avais pas encore été et fait l'expérience de changements radicaux de climat, de paysage et de culture comme on peut s'y attendre dans toute équipée de cette envergure.

Merci à mes compagnons de route – Manny, Dave, Bob, Brian et Jana – pour leur soutien et leur amitié. Ce fut vraiment le plus beau voyage de ma vie.

# En California



# Onnie

avec mes consœurs

Une motocycliste de la C.-B. va rejoindre des copines dans le sud de la Californie pour un week-end palpitant au *Babes Ride Out*

Texte et photos : Becky Goebel





pour nous la montrer. On le voit assis sur un promontoire rocheux en face d'un pont ferroviaire sur chevalets. Derrière la photo, il avait écrit : « J'adore regarder ce train – Tehachapi, CA 1984. »

Comme Melissa venait tout juste de déménager en Californie, elle n'était jamais allée à Tehachapi et aucune d'entre nous n'en avait entendu parler. Une recherche sur Google nous a dévoilé que Tehachapi n'était qu'à 160 kilomètres de L.A., en direction de la Vallée de la mort, et que le trajet pour s'y rendre comprenait des routes sinueuses dans le désert et des cols de montagne. Le lendemain matin, on s'est mises à la recherche du coin favori de l'arrière-grand-père de Melissa.

Une fois nos affaires chargées sur nos motos, on est parties à 8 h. Les autres avaient toutes des vieilles motos, surtout des choppers. Comme ma Harley-Davidson® 1200 Custom Sportster® 2018 de couleur Bonneville Salt Pearl ressortait du lot, je fus élue chef de file et, en bonne chef de file, j'étais fière de mettre à contribution mon indicateur de vitesse, mes phares, mes feux de route, mes rétroviseurs et mon système ABS!

Direction nord, en parfaite formation. Sur la même longueur d'ondes dès le départ. Une chance que les ondes étaient positives parce que piloter une moto dans Santa Monica, c'est dingue. On a évité un frigo tombé d'un camion, frappé un nid-de-poule monstre et remonté la file entre des semi-remorques, des voitures et des autobus. Tout le monde conduit très vite et il y a des autos partout. Circuler à moto à L.A., ce n'est pas de la tarte, mais on s'en est sorties indemnes. Une fois arrivées à Hidden Hills et ses lacets paradisiaques, on était prêtes à foncer.

Quelques heures après un lunch chez des gens qui nous avaient invitées, on était dans la petite ville de Tehachapi. À la station-service, on a montré la photo du coin préféré de l'arrière-grand-père de Melissa à un gars tatoué qui nous a, effectivement, indiqué comment trouver la boucle ferroviaire et le point d'observation en question.

**R**ouler avec un groupe de copines, c'est le summum. Vivre les hauts et les bas d'une aventure sur la route avec une bonne gang de filles qui assurent vos arrières et qui veulent juste s'amuser, c'est à fois stimulant et enrichissant. Oui, c'est sûr, ces dix jours ensemble allaient être mémorables.

Notre but était d'explorer le sud de la Californie et d'aller rejoindre nos amies motocyclistes au plus grand rassemblement de femmes motocyclistes au monde, le *Babes Ride Out*.

Dès mon atterrissage à Los Angeles, il a fallu s'attaquer au premier point à l'ordre du jour – les tacos. On s'est toutes retrouvées à notre resto favori de tacos pour discuter de notre itinéraire, de nos plans et, bien sûr, de nos objectifs. Quelle était la priorité de chacune? On a toutes écrit cela sur une serviette de papier tachée de crème sûre : chanter au karaoké (moi), faire un tour de montagnes russes (Karley), voir les Trona Pinnacles dans la Vallée de la mort (Kahli) et trouver « l'endroit favori » de son arrière-grand-père (Melissa).

Melissa a sur son frigo une photo de son arrière-grand-père qu'elle regarde tous les jours depuis des années. Elle l'avait même apportée

## L'équipe



### MELISSA GEE

Modiste et propriétaire de la marque Moldie Goldies. A fait la boucle Salt Lake City - New York au guidon de son chopper des années 70 - toute seule.



### KAHLI SMITH

Son propre patron à 22 ans. Pilote tous les jours un chopper Harley-Davidson® Sportster® équipé d'un cadre Hardtail dans L.A. La coloc de Melissa.



### « GNARLY » KARLEY

Une fille de Salt Lake City qui a quitté son emploi pour pouvoir rouler tout l'été avec des amis. Avant ce voyage, elle avait déjà cumulé 16 000 kilomètres.



### BECKY GOEBEL

Auteure canadienne, motocycliste et hôte du Dream Roll et de Loserpalooza. Prête à aller rejoindre ses copines sous le soleil de la Californie.



*“Nous formions une belle gang avec nos fidèles Harley-Davidson pour montures.”*



On a repris nos montures et filé sur plusieurs petites routes sinueuses à travers des paysages qui avaient de plus en plus les mêmes couleurs que sur la photo.

La boucle ferroviaire apparaissait et disparaissait, mais ce n'était pas ce qu'on cherchait. Melissa avait pris la tête et on pouvait voir à la manière dont elle pilotait qu'elle n'avait pas dit son dernier mot. On l'a poursuivie à toute vitesse jusqu'à ce qu'elle s'arrête brusquement, se range sur le bord de la route, saute en bas de sa selle et court jusqu'à un point d'observation de l'autre côté de la route. On l'avait trouvé.

Nous étions toutes si excitées d'avoir repéré ce fameux endroit. Les larmes qui coulaient sur les joues de Melissa montraient à quel point c'était important pour elle. Cette première journée de notre virée allait manifestement avoir un impact sur le reste de notre équipée. On était de mèche, prêtes à s'entraider, à s'amuser, à faire preuve de prudence et à se serrer les coudes.

Les journées qui ont suivi ont été longues, chaudes, folles et tellement amusantes. Notre prochaine étape était la Vallée de la mort et notamment les Trona Pinnacles.

Si vous y êtes déjà allé, vous savez que les Trona Pinnacles sont au bout d'une route de pierre et de sable d'environ huit kilomètres. Comme c'était notre première fois, on ne le savait pas. À 10 h le lundi matin, on avait parcouru cinq kilomètres le long d'une route pénible avec l'objectif de cocher de la liste ce souhait de Kahlil.

Les trois heures que nous avons passées ce matin-là sur cette route cabossée ont été vraiment difficiles. Les choppers revolaient en tous sens. Kahlil a perdu son bidon d'essence et quand je l'ai récupéré, l'essence s'est répandue sur mes genoux. Melissa a pris le mauvais tournant et a dû abandonner sa moto dans un tas de sable. J'ai perdu mon téléphone et je l'ai retrouvé une heure plus tard au beau milieu des rails d'un chemin de fer. Un fusible a sauté sur l'une des motos et on a dû la pousser pour la faire démarrer sur une



Après une semaine sur la route, on est finalement arrivées à Joshua Tree pour le *Babes Ride Out*. D'après les rumeurs, 1 700 femmes avaient décidé d'y participer cette année. Nous avons su que cela allait être un gros événement dès notre arrivée à Yucca Valley. Des femmes sur des motos, il y en avait partout – à chacun des postes d'essence de la ville et dans tous les restaurants de la rue principale. Elles arrivaient en bande et il y avait plus de motos que de voitures. C'était beau à voir.

Chaque année, les filles de l'entreprise de vêtements de motocyclisme pour femmes *Strange Vacation* louent, tout près de l'événement, un ranch qu'elles appellent le « *Strangers' Paradise* ». Toutes nos amies motocyclistes de par le monde viennent y passer le week-end. Nous y sommes arrivées toutes sales, endolories et excitées de voir tout ce beau monde.

Au menu du week-end : concerts dans le désert, séances de tatouage, randonnées à moto dans le désert au coucher du soleil, rencontres avec d'autres femmes motocyclistes et retrouvailles avec des amies de longue date. Il faut souligner que dans un événement réservé aux femmes, il n'y a pas de distractions, pas d'égo et pas de compétition. Cette joyeuse insouciance est manifeste lors de la célèbre soirée de karaoké du *BRO*. C'était à mon tour de réaliser mon souhait! Avec mes copines esquissant des pas

route sablonneuse et pierreuse.

On ne s'est donc pas rendues aux Trona Pinnacles, mais on s'y est rapprochées le plus possible – Khali peut en témoigner. *La Planète des singes*, *Star Trek* et *Perdus dans l'espace* ont tous été filmés dans les parages et on s'est vraiment senties, à un moment ou l'autre de notre périple de trois heures au gros soleil sur cette piste désertique, comme si on était dans ces films.

Quand on est finalement retournées sur la grand-route, un peu ébranlées et avec des morceaux en moins, on s'est alignées de long du chemin et Karley a dit : « Les filles, il faut se dire qu'on est ensemble, toutes dans le même bateau. » Cette phrase a résonné en moi pendant tout le reste du voyage.

Ce soir-là, on était contentes d'arriver au Best Western à Pahrump. On s'est seulement rendu compte qu'on se trouvait au Nevada quand on a aperçu les néons et l'enfilade de casinos. En consultant notre carte, on a vu qu'on était à seulement une heure de Vegas. Douze heures plus tard, on roulait le long du Vegas Strip en vue de réaliser le souhait de Karley : les montagnes russes!

Nos quatre heures à Vegas ont été pour le moins bien remplies : après avoir coché de la liste les montagnes russes, on est allées boire des rasades de lait au Hard Rock Casino (c'est une longue histoire), on a tenté notre chance dans les machines à sous, puis on a mis le cap à l'ouest en soirée.

Plus il faisait noir, moins je roulais vite. Mes copines ont



bien saisi mon stress et ne m'ont pas lâchée. Je les sentais se rapprocher de plus en plus pour m'aider et m'éclairer. Quand la route s'est dégagée de toute circulation, Melissa et Karley se sont placées dans la voie à côté de moi et Kahli est venue à ma droite. Nos regards se sont croisés et on a roulé ainsi côte à côte quatre de front. C'est un moment que je n'oublierai jamais. On formait une équipe tissée serrée.





de danse derrière moi, on a entonné en chœur *Sorry* de Justin Bieber devant plus de 1 000 « Babes » qui nous ont applaudies à tout rompre.

Il est difficile de décrire la profondeur de cette expérience. Nous formions une belle gang avec nos fidèles Harley-Davidson pour montures. Nous étions fortes ensemble et toutes les femmes motocyclistes que nous avons rencontrées au cours de notre voyage s'arrêtaient pour nous parler et elles comprenaient. Rien n'était à notre épreuve et, ensemble, nous osions chaque jour nous attaquer à chaque problème, à chaque route. Rouler côte à côte avec mes consœurs motocyclistes, c'est l'une de mes raisons de vivre. N'ayez jamais peur de quitter votre confort pour partir à l'aventure avec vos copines.

Savez-vous quoi, les filles : j'ai tellement hâte aux prochains voyages.

Un motocycliste de la C.-B. et sa chienne Sabbi vivent une aventure épique dans le Grand Nord

Mrs. Babinik

EXPÉDITION  
DANS L'ARCTIQUE







**M**on grand rêve, c'était de me mettre les pieds dans l'océan Arctique avec Sabbi, ma fidèle chienne. En 2016, on s'est mis en route pour Tuktoyaktuk, dans les Territoires du Nord-Ouest. Je pilote une moto Ultra Classic® 2008 et Sabbi a son propre California Sidecar.

La traversée du nord de la Colombie-Britannique et du Yukon permet de voir une panoplie incroyable d'animaux : chevreuils, wapitis, bisons, moutons, chèvres, loups, coyotes, aigles et buses. Sabbi m'a même sauvé de l'attaque d'un grizzly quand je me suis aventuré dans la nature pour aller faire mes besoins.

La route de Dempster débute à environ 40 kilomètres à la sortie de Dawson, au Yukon. Cette ville mérite très certainement qu'on s'y arrête. J'avais l'impression de revenir 100 ans en arrière, à l'époque de la ruée vers l'or, à cause des saloons aux portes battantes, des danseuses de cancan, des trottoirs de bois, des bâtisses un peu croches et de la poussière et de la boue dans les rues.

On a ensuite traversé les monts Richardson, les monts Ogilvie et l'immense toundra parsemée de fleurs.

Quand on est finalement arrivés à Inuvik après avoir roulé par mauvais temps sur des routes en mauvais état, j'étais épuisé mentalement et physiquement. Comme Inuvik marque en cette époque de l'année la fin de la route jusqu'à la formation de la glace, la seule façon de nous rendre à Tuktoyaktuk était de prendre l'avion ou une barge. Avec la barge, je pouvais emporter ma moto et mon

sidecar – ce qui ne s'était jamais fait jusque-là, à en juger d'après les regards des habitants du coin.

Il me fallait d'abord entrer en contact avec Bob Gully chez Bob's Welding. Bob, un aîné des Premières nations qui a vécu dans la région presque toute sa vie, possède plusieurs remorqueurs et barges qui font le transport des marchandises sur le fleuve Mackenzie. J'ai découvert un homme intéressant et généreux et, au bout de trois jours de négociations au sujet du prix qu'il me demanderait et d'attente pour permettre le chargement des marchandises sur le remorqueur, on est partis.

J'étais très excité. C'était vraiment pour moi une aventure à nulle autre pareille.

Le remorqueur n'avait rien d'un bateau de croisière. Un seau en plastique de 19 litres faisait office de toilette et il n'y avait que deux chaises pour un équipage de quatre. J'ai passé la journée à me promener avec Sabbi entre la timonerie, la cuisine et le pont, tout en essayant de rester hors du chemin.

J'ai dû improviser un abri à l'aide d'une bâche pour Sabbi parce qu'elle montrait des signes d'hypothermie en raison de la forte pluie. Les chiens dans le Grand Nord sont davantage considérés comme des bêtes de somme que comme des animaux de compagnie, ce qui faisait que je ne pouvais pas l'emmener à l'intérieur.

À mesure que défilaient sur la rive les nombreux camps de pêche et de chasse à la baleine, les membres de l'équipage me racontaient l'histoire de leurs ancêtres. À un moment donné, on est presque passés par-dessus

un orignal femelle et ses deux petits qui tentaient de traverser le fleuve à la nage.

Peu après, on est arrivés dans la mer de Beaufort. C'était pour le moins palpitant! Il fallait zigzaguer entre les bouées de marquage, qui étaient très rapprochées. J'ai appris que la profondeur de l'eau à cet endroit n'est que de deux à cinq mètres, ce qui signifie qu'une simple déviation latérale de trois mètres peut faire échouer le bateau, ce qui était déjà arrivé à quelques reprises.

Plusieurs utilisent cette voie de navigation pour livrer des marchandises jusqu'à Tuktoyaktuk et ailleurs. Premiers arrivés, premiers servis, mais il faut aussi suivre les règles de sécurité maritime et d'étiquette. On a emprunté plusieurs canaux différents et chaque fois le chef de bord avisait la Garde côtière de notre changement de cap.

Des conditions météo difficiles sur la mer de Beaufort nous ont forcés à amarrer le long du rivage pour la nuit, ce que Sabbi a apprécié parce qu'elle a pu débarquer et aller courir. L'équipe en a profité pour effectuer diverses tâches, dont des travaux d'entretien grandement nécessaires. Sur le bateau, il n'y avait que quatre couchettes et, comme j'étais le surnuméraire, j'ai dormi par terre dans la timonerie dans un espace à peine plus grand qu'une garde-robe. Mais il y avait une chaufferette et Sabbi a eu la permission de venir me rejoindre et nous avons très bien dormi.

Le lendemain, on est arrivés à Tuktoyaktuk. La situation mérite d'être décrite. Il n'y avait pas de quai. Il a fallu qu'on nous en construise un avec de la machinerie lourde : de la terre et des gros billots de bois ont été

mis en place, ce qui a fourni une rampe pour le débarquement des gros véhicules. Mes roues ont perdu contact avec le sol en descendant, mais un chariot élévateur frontal m'a tiré de ce mauvais pas.

On voit tout de suite où se trouve l'argent à Tuk. Dans le secteur de l'exploitation pétrolière, comme en témoignaient l'équipement lourd neuf, les énormes ateliers, les grands logements pour les équipes de travail et les fournitures en abondance. En revanche, le site de décharge du village était déplorable. Les ordures étaient empilées près de l'océan et, avec les marées, elles étaient entraînées au large. Le vent et les animaux sauvages dispersent eux aussi les déchets tout autour. Une vraie catastrophe!

Le village lui-même m'a paru un peu décrépit. Le temps maussade et les routes boueuses ne m'ont probablement pas aidé à m'en faire une meilleure image. Le permagel a mis à mal certaines des habitations dont les fondations se déchaussent.

On est restés deux heures à Tuktoyaktuk pendant lesquelles Sabbi et moi avons attiré bien des regards. Tout le monde semblait avoir un iPhone et la nouvelle de notre présence et de notre monture étrange s'est répandue en un rien de temps.

J'ai roulé à moto le plus loin possible sur les routes afin de pouvoir bien observer les pingos – des grosses buttes créées dans la toundra par le permagel et qui ressemblent à de mini-volcans. Et, bien sûr, j'ai pu cocher sur ma liste de souhaits, les deux pieds dans l'océan Arctique. Le trajet dans la boue et la terre fut



« IMPOSSIBLE DE  
METTRE UN PRIX  
SUR DES MOMENTS  
COMME CEUX-LÀ QUI  
RESTERONT À JAMAIS  
GRAVÉS DANS MA  
MÉMOIRE. »





pénible, mais le jeu en a valu la chandelle.

Juste avant le départ, je me suis arrêté à l'un des deux magasins généraux pour acheter de la nourriture. Il était mal ravitaillé et en plus la grand-route venait juste de fermer – on prévoyait pour sept jours – en raison de coulées de boue et d'affouillements. Il n'y avait ni lait, ni pain, ni œufs. La seule tomate qui restait se vendait environ 10 \$.

L'embarquement sur la barge s'est révélé presque aussi compliqué que le débarquement, la rampe ayant été presque totalement détruite par la circulation des poids lourds. Heureusement, tout le monde a mis l'épaule à la roue. Je ne peux décrire l'intensité de l'émotion que j'ai ressentie en m'éloignant du rivage. Nous avons réussi! Nous avons mis les pieds et les pattes dans l'océan Arctique et nous y étions allés à moto!

Grâce au temps plus clément, nous avons pu relaxer à bord et faire sécher tout notre attirail. Dix-huit heures plus tard, on était de retour. J'ai voulu aller régler ma note auprès de Bob Gully; il n'a pas voulu mon argent et m'a dit de l'utiliser pour acheter de l'essence.

Comme la grand-route allait encore être fermée pour trois ou quatre jours, j'ai trouvé un premier terrain de camping juste à la sortie d'Inuvik, puis un autre juste après Fort McPherson, non loin de la gare maritime. Malheureusement, quand on est arrivés là, on m'a appris que les débarcadères des traversiers des deux côtés avaient été emportés par deux mois de pluie qui avaient inondé le Delta du Mackenzie, si bien que tous ses affluents s'étaient déversés dans la rivière Peel. Le débarcadère

n'allait pas être réparé avant que la pluie n'ait cessé et ce n'était pas demain la veille.

On était pris. J'étais le seul motocycliste, mais il y avait plusieurs personnes en VR et 15 canoéistes qui venaient de terminer un périple de 800 kilomètres. Notre groupe formé à l'improviste a tôt fait de tisser des liens; on a ri, on a chanté et même dansé en dépit de notre mauvaise fortune.

Une journée, des membres de la Première nation Tetlit Gwich'in sont arrivés dans plusieurs véhicules pour nous inviter à un banquet dans le local de leur bande. Et quel banquet ce fut! Côtes levées et ragoût de caribou, chili, soupe, salades incroyables (souvenez-vous de la rareté des légumes là-bas) et muffins aux bleuets gros comme des balles de baseball. Ils nous ont aussi offert d'utiliser leurs douches ainsi que leurs laveuses et leurs sècheuses. Et à la fin, ils nous ont donné tout plein de nourriture à rapporter avec nous. Ça, c'est de la solidarité!

Peu après, on a appris que le service de traversier allait peut-être recommencer le lendemain. Comme les réparations dans le Grand Nord se font habituellement avec les moyens du bord, le débarcadère a été reconstruit avec de la boue détrempeée. Il ne fut pas facile d'embarquer; je me suis enfoncé jusqu'aux axes dans cette soupe. Un camion 4 x 4 sur le traversier a dû me tirer à bord.

Ce fut le même scénario au débarquement – j'ai calé dans la boue comme un sous-marin. J'ai laissé passer tout le monde parce que je savais que j'allais avancer à pas de tortue. Il n'y aurait

aucun véhicule derrière moi, le service de traversier s'étant de nouveau interrompu juste après nous. La route était dans un état désastreux et je me sentais bien seul. Heureusement que Sabbi était là. La sensation n'était pas agréable, mais cela fait aussi partie de l'aventure.

Plusieurs fois, je n'ai pas réussi à grimper une côte; en fait, je me mettais à glisser vers l'arrière presque sans grand contrôle sur la moto. Je devais me tenir au milieu de la route en raison des ornières profondes qui me tiraient de tous côtés. J'espérais juste ne pas rencontrer une auto au sommet de la côte. Mais j'ai réussi à m'en sortir et ce, sans jamais me dire que j'étais trop vieux pour vivre une expérience pareille – en fait, l'aventure m'a donné un regain de jeunesse.

Je suis finalement arrivé à Eagle Plains où j'ai fait le plein, puis, assez tard dans l'après-midi, à l'Engineer Creek Campground où j'ai été reçu comme un roi. Comme par hasard, la plupart des résidents du coin avaient été eux aussi sur le traversier et ils s'étaient inquiétés pour moi. Qu'il suffise de dire que ce fut tout un party!

Je n'ai pas pu partir le lendemain parce que le mercure avoisinait zéro et que la route était trop glissante – mais peu après, j'ai pu retourner à la civilisation.

Mais l'aventure n'était pas encore terminée. Je circulais sur une partie boueuse de la route juste à la sortie de Carmacks, au Yukon. Il pleuvait fort et les ornières me donnaient encore une fois du fil à retordre. Tout à coup je me suis aperçu que le sidecar avait perdu une roue et qu'il était à un angle de

45 degrés par rapport à l'axe. Heureusement que j'avais déjà considérablement ralenti. Le roulement de roue s'était totalement désintégré et j'ai donc dû me rendre clopin-cloplant jusqu'au prochain poste d'essence en ville.

On aurait dit que tous les résidents étaient sortis sous la pluie battante pour me porter secours. J'avais un roulement de rechange, ce qui m'a permis de me rendre très lentement à Whitehorse le lendemain, où quelqu'un dans une entreprise de roulements de roue m'a aidé pendant quelques heures et m'a ainsi permis de reprendre la route sans me demander un sou. Je crois qu'il était tombé en pâmoison devant Sabbi.

Un autre bel exemple de solidarité!

Il n'y eut qu'un seul autre incident. Une fois arrivé à Prince George, en C.-B., j'ai eu besoin d'un nouveau levier d'embrayage, Le concessionnaire était fermé le lundi, mais deux techniciens sont entrés au travail et m'ont remis sur la route, encore une fois sans me faire payer. Troisième geste de solidarité en ma faveur!

Je suis arrivé à la maison à la tombée de la nuit après dix heures de soleil et de vent sur mon visage. J'étais dans un état d'exaltation totale. Impossible de mettre un prix sur des moments comme ceux-là qui resteront à jamais gravés dans ma mémoire.

Je tiens à remercier tout spécialement Robin Muglich et son équipe chez Barnes Harley-Davidson à Kamloops, C.-B., ainsi que Len Hall et ses généreux techniciens chez Prince George Harley-Davidson.

# HARLEY-DAVIDSON® CANADA

## Dates des rallyes et des arrêts-épinglette 2018

Cette année, nous célébrons le 115<sup>e</sup> anniversaire de Harley-Davidson® et les 35 ans du HOG®. Nous avons hâte de vous voir aux prochains rallyes régionaux et arrêts-épinglette ici et là au Canada. Nous espérons aussi que vous participerez aux rallyes phares à Prague et à Milwaukee pour souligner en grand ces deux anniversaires.

### RALLYES 2018

5 au 7 juillet : **Rallye régional HOG du Québec** – Saint-Jérôme, Québec

5 au 8 juillet : **Rallye du 115<sup>e</sup> anniversaire** – Prague, République tchèque

12 au 14 juillet : **Rallye régional HOG de l'Ouest** – Kelowna, C.-B.

2 au 4 août : **Rallye régional HOG de l'Atlantique** – St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador

29 août au 2 septembre : **Rallye du 115<sup>e</sup> anniversaire** – Milwaukee, Wisconsin

### ARRÊTS-ÉPINGLETTE 2018 :

**Friday the 13th** – Port Dover, Ontario – 13 avril

**Friday the 13th** – Port Dover, Ontario – 13 juillet

**Biketoberfest** – Hawkesbury, Ontario – 1<sup>er</sup> et 2 septembre

**Wharf Rat Rally** – Digby, Nouvelle-Écosse – 29 août au 2 septembre

TOUS LES DÉTAILS DE CES ÉVÉNEMENTS SONT AFFICHÉS AU :

**[www.hog.com](http://www.hog.com)**



# BIENVENUE EN FRANCE

La France offre un nombre incroyable de possibilités aux propriétaires d'une moto Harley-Davidson®, que vous cherchiez des paysages exceptionnels, des routes de montagne jalonnées de défis ou un voyage dans le temps en visitant des villages historiques.



Paris, la Côte d'Azur, les plages du débarquement en Normandie, la liste des attractions incontournables est sans fin, même si les sites les plus intéressants ne sont paradoxalement pas les plus connus. Le sud et l'est de la France ainsi que la côte atlantique offrent une grande richesse touristique. Et il est difficile d'imaginer mieux qu'une moto Harley-Davidson pour les explorer.

## 1. HAUTE-SAVOIE ET SAVOIE

Limité au nord par la Suisse et par l'Italie au sud, le département de la Haute-Savoie réunit certains des plus beaux paysages alpins d'Europe. Chamonix, ville dominée par le Mont Blanc, offre des attractions toute l'année, comme le ski, l'escalade, la randonnée pédestre, autant d'activités propres à développer un superbe appétit

pour profiter d'une cuisine montagnarde traditionnelle, notamment les différents types de fondues, la raclette ou la tartiflette, spécialité combinant fromage et pommes de terre. La Haute-Savoie, ce sont aussi deux lacs célèbres : le lac de Genève, l'un des plus grands de l'Europe occidentale, et le lac d'Annecy aux eaux cristallines. Ils offrent aux visiteurs divers lieux de villégiature prisés – on se croirait au bord de la mer – et des routes de montagne spectaculaires.

Le département voisin, la Savoie, comprend une succession de cols légendaires, tels que le Col de l'Iseran (le plus haut col routier d'Europe à 2 770 m d'altitude), le Col de la Madeleine, qui fait systématiquement partie du parcours du Tour de France, et le Col du Mont Cenis, qu'aurait emprunté Hannibal

## Profil régional

pour traverser les Alpes avec son armée et ses éléphants. Si vous vous déplacez à moto, informez-vous à l'avance, car certains cols sont uniquement ouverts l'été.

De nombreux glaciers, comme le Tignes et le Grand Pissailas, permettent aux amoureux de la neige de skier 365 jours par an. Et si les pentes ne sont plus blanches, la gastronomie et les liqueurs locales sauront vous consoler!

La présence de Harley-Davidson est forte dans cette région. Le concessionnaire Spirit of Eagle à Seynod, en Haute-Savoie, est l'un des plus importants d'Europe. À Annecy, également en Haute-Savoie, le chapitre HOG® Alpes Spirit compte 175 membres et organise de nombreuses activités et excursions les week-ends. Tout membre HOG peut se joindre à eux pour découvrir la région. À noter dans votre agenda : en juillet 2019, les prochains Morzine Harley Days. Le chapitre participe très activement à l'organisation de ce festival bisannuel qui a accueilli en 2017 près de 8 000 visiteurs et quelque 25 000 motos.



## 2. LA PROVENCE VERTE

Bordée par la montagne Sainte-Victoire à l'ouest, la Provence Verte dans le département du Var doit son nom à sa multitude de lacs et rivières, dont l'Argens.

La Provence Verte vous réserve un magnifique voyage à la découverte de l'histoire de France. Au XIII<sup>e</sup> siècle, Brignoles était la résidence d'été préférée des Comtes de Provence. Chaque année en août, un festival médiéval célèbre ce patrimoine historique. Nans-les-Pins bénéficie d'une excellente réputation pour la pureté de son air et la qualité de son climat, qui attirent chaque été de nombreux touristes. Le village de Saint-Zacharie est réputé pour ses 16 fontaines, alimentées depuis les collines locales.

En suivant la vallée de l'Argens, vous découvrirez Châteauvert et sa superbe église du XVII<sup>e</sup> siècle, Barjols et ses 30 fontaines et 12 lavoirs, puis Correns et Pontevès, tous deux construits autour d'un château. Carcès est une ville médiévale superbement restaurée. Ne manquez pas le château des Templiers qui monte la garde au-dessus de Montfort-sur-Argens, seul édifice de cet ordre médiéval dans le Var.

Une visite de la Provence Verte doit inclure le massif de la Sainte-Baume, Saint-Maximin la Sainte-Baume et sa vaste basilique et, à proximité, la grotte qui aurait servi d'ermitage à sainte Marie-Madeleine et qui est depuis des siècles un lieu de pèlerinage.





### 3. LES GORGES DU VERDON

Partagées entre les départements du Var et des Alpes-de-Haute-Provence, ces gorges, creusées par le Verdon pendant des milliers d'années, sont une merveille de la nature. La corniche étroite qui sinue le long des gorges combine des vues stupéfiantes et quelques virages en épingle. La boucle de 90 km entre Moustiers Sainte-Marie et Trigance vous permettra d'explorer à votre aise des villages historiques, comme Rougon ou La Palud sur Verdon.

### 4. LE MONT VENTOUX

Le Mont Ventoux, aussi appelé le Géant de Provence, est, à 1 911 m, le point culminant des montagnes du Vaucluse. Ce sommet, aisément accessible par la route, fait souvent partie du Tour de France. Mais prudence : des vents très forts sont fréquents et la route peut être fermée. Lorsque le ciel est dégagé, le Mont Ventoux offre un panorama exceptionnel sur la chaîne des Alpes, la montagne Sainte-Victoire, la Méditerranée, la basse vallée du Rhône, et même la basilique Notre-Dame-de-la-Garde à Marseille.

### 5. LE NID D'AIGLE

L'arrière-pays au départ de Nice compte autant d'attractions que le long de la célèbre Côte d'Azur. Suivez les routes qui attaquent la zone des montagnes et vous découvrirez de superbes villages, le parc naturel du Mercantour, le Mont Bego et la Vallée des Merveilles.

Laissez-vous éblouir par le village médiéval d'Èze, aussi appelé le Nid d'aigle, perché à 420 m au-dessus du niveau de la mer. Ou encore grimpez jusqu'à Saint-Martin-Vésubie, à 1 000 m d'altitude, au pied du massif du Mercantour. Sur la Côte d'Azur, à 100 km à l'ouest de Nice, se trouve Grimaud, qui accueillera le



Harley-Davidson Euro Festival du 7 au 10 juin 2018. À noter : les billets seront bientôt mis en vente!

### 6. LA CÔTE ATLANTIQUE

La Côte Atlantique est moins réputée ou moins visitée que d'autres régions de France, mais elle vous réservera de magnifiques découvertes au guidon de votre moto Harley-Davidson. Vous serez étonné par son incroyable diversité, depuis les roches granitiques de la Bretagne aux canaux du Marais Poitevin – la Venise verte – que se partagent les départements de Vendée, Deux-Sèvres et Charente-Maritime, en passant par les virages en épingle du Pays Basque.

La Rochelle avec son chapitre HOG La Rochelle Atlantic, qui a célébré son 20<sup>e</sup> anniversaire en septembre, est un bon point de départ pour vos excursions bien qu'il y ait de nombreuses attractions dans la ville elle-même, dont le port historique, l'un des aquariums les plus grands d'Europe et la cathédrale Saint-Louis.

La Route des Trois îles vous mènera à l'Île de Ré, où vous attendent les 257 marches menant au sommet du Phare des Baleines, et ses superbes vues vers les ports d'Ars, de Saint Martin et de La Flotte. Continuez vers le sud jusqu'à l'Île d'Aix, où résida Napoléon, ou jusqu'à l'Île d'Oléron et ses plages fabuleuses.

Ou partez vers le sud en direction de Bordeaux depuis le Phare de La Coubre, avec ses vues fantastiques sur l'estuaire de la Gironde, considéré comme le plus large d'Europe, puis filez le long de la Côte Sauvage avant d'atteindre Royan, dont les superbes plages font face à l'estuaire et à l'Atlantique. Prenez un ferry pour traverser l'estuaire. Vous pourrez alors découvrir les vignobles du Médoc, sur les rives de la Gironde, avant d'arriver à Bordeaux.

## TROUVEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE LE PLUS PROCHE



Harley-Davidson compte plus de 50 concessionnaires en France. Pour les repérer, allez sur le site [h-d.com](http://h-d.com) et cliquez sur le Localisateur de concessionnaires en haut de la page d'accueil ou scannez ce code QR.

# SPORTS, ELLE ÉV





# TER

Les nouveaux modèles Iron 1200™ et Forty-Eight® Special renouent avec le style, la puissance et la performance de la moto Sportster® originale.

Texte : Charles Plueddeman

# OLUE!



**D**emandez à dix personnes de décrire une

moto Harley-Davidson® Sportster® et vous obtiendrez probablement dix réponses très différentes. Depuis l'introduction en 1957 de cette sportive légère et séduisante, les modèles Harley-Davidson Sportster ont été réinventés tant par la Motor Company que par leurs propriétaires sous forme de Bobbers, Choppers, Scramblers et Café Racers, comme héros des circuits Flat Track, des pistes d'accélération et des courses sur route et comme modèle d'entrée de gamme pour les novices à la recherche d'un cruiser custom qui a de la gueule. Au cours de ses 61 années de production continue, la plateforme Sportster a su suivre l'évolution des technologies et des goûts tout conservant le style, la qualité et le caractère authentique de Harley-Davidson ainsi que le son et la sensation uniques du groupe moteur bicylindre en V Milwaukee, le tout offert à un prix abordable.

Deux nouveaux modèles ont rejoint récemment les rangs de la famille Sportster : l'Iron 1200™ et la Forty-Eight® Special, qui proposent un style très tendance dans le monde de motos custom, un look plus artisanal et un retour aux couleurs et aux éléments graphiques des années 70. Wow!

## **UNE TOILE VIERGE SUR DEUX ROUES**

Selon Brad Richards, vice-président – style et design à la Harley-Davidson Motor Company, le fait que le modèle Sportster occupe encore une place de choix dans l'univers des motos témoigne de l'authenticité de son design original.



« Depuis sa création, la Sportster a toujours été un modèle dont la taille est parfaitement harmonisée à sa puissance; c'est là un atout aux yeux de bien des motocyclistes, explique Richards. Ses proportions sont parfaites et son ossature est excellente. La minutie dont fait preuve Harley-Davidson dans son design commence par l'intérieur : ce qui est sous la peau – le châssis et le moteur – doit être bien charpenté et attrayant. Ainsi la moto conserve sa beauté même si on en retire des morceaux. Une Sportster est une moto relativement facile à démonter et à réinventer. C'est ce que nous avons fait pour créer les nouveaux modèles Iron 1200 et Forty-Eight Special et ce

que font les propriétaires d'une Sportster depuis des générations. »

De nouveaux graphiques sur le réservoir à carburant viennent apporter une note distinctive aux modèles Iron 1200 et Forty-Eight Special.

« Comme dans tout grand art, il s'agit d'un changement en réaction à ce qui s'est fait auparavant, ajoute Richards. En fait, les éléments graphiques sur ces deux réservoirs font écho à ce que l'on voit sur les motos custom. On passe d'un art complexe et élaboré à un look simplifié aux lignes plus nettes. »

Les deux graphiques combinent des bandes de couleurs vives et un type de caractères classique.

« C'est un look très percutant, fait remarquer Richards. Il faut noter aussi

que ces graphiques respectent la forme du réservoir et, dans le cas de la Sportster, cette forme en soi fait partie intégrante du design. »

## LE MODÈLE IRON 1200™

Le principal ingrédient de la recette de l'Iron 1200 est la puissance. Un moteur bicylindre en V Evolution™ 1200 de 1 202 cm<sup>3</sup> offre un couple de 36 % supérieur à celui du moteur Evolution 883 du modèle Iron 883™, le bagarreur urbain original de la famille Sportster. Le moteur de l'Iron 1200 apporte plus de punch dans la mêlée – plus de puissance d'accélération aux feux verts et un couple accru à moyen régime pour se faufiler allègrement. Et plus de puissance signifie

plus de plaisir déchaîné!

L'ensemble du groupe moteur affiche une couleur populaire : cache-culbuteurs inférieur et supérieur noirs, échappement et pare-chaleur noirs ainsi que carter de chaîne primaire, trappe d'embrayage et carter de distribution noirs. Les tiges de culbuteurs et les cache-embase de poussoir chromés accentuent la forme du moteur bicylindre en V.

Le guidon Mini-Ape noir satiné est un élément essentiel du look chopper de garage qui ajoute à l'attitude de la machine. Le diamètre de 1,0 po (2,5 cm) du guidon permet un rehaussement de 8,75 po (22,2 cm) et ouvre le triangle du pilote avec une position des mains poings dans le vent.

Le carénage minimaliste noir brillant enveloppant le phare, dans le style côte ouest américaine, accentue la posture du guidon surélevé, fait quelque peu dévier le vent à haute vitesse et offre un espace pour la personnalisation. La selle solo Café rejoint le garde-boue arrière et sa forme permet de maintenir le pilote en place lorsque le couple du moteur Evolution 1200 se déchaîne.

Le réservoir à carburant Sportster classique de 3,3 gallons (12,5 L) est orné de graphiques à rayures multicolores qui l'enveloppent. La finition noire du moteur attire le regard sur les graphiques colorés du réservoir. Les options de couleur en Vivid Black, Twisted Cherry ou Billiard White contrastent avec le

Vivid Black du carénage et des garde-boue.

La conduite et la tenue de route sont renforcées par des fourches à cartouche et des amortisseurs arrière à émulsion munis de ressorts progressifs et d'un collier de réglage de précharge taraudé qui permet au pilote de régler l'amortissement en fonction des conditions routières ou du poids du passager. Une clé de réglage pratique se range sous la selle. Les pneus Michelin Scorcher 31 haute performance contribuent à une conduite en toute confiance. La moto Iron 1200 est équipée de roues à neuf rayons, d'un protège-courroie et d'une poulie arrière, tous noirs. Les

principales caractéristiques du modèle Iron 883 – garde-boue arrière raccourci, commandes au pied intermédiaires, cache de filtre à air rond en acier trempé et guêtres de fourche – sont conservées sur le modèle Iron 1200. Le système de sécurité Smart H-D® et le système de freinage antiblocage (ABS) sont des options installées en usine.

### LE MODÈLE FORTY-EIGHT® SPECIAL

La partie avant imposante de la Forty-Eight Special – un pneu de 130 mm encadré par des fourches de 49 mm retenues par d'énormes tés en aluminium forgé – est particulièrement intimidante avec le guidon

Tallboy noir brillant d'une hauteur de 7,25 po (18,4 cm) retenu pour ce modèle.

« Nous avons spécifiquement choisi le guidon Tallboy pour sa forme, commente Richards. Il offre moins de recul que le Mini-Ape et c'est là un look qui s'harmonise avec l'avant-train de style rouleau compresseur de la Forty-Eight Special et le plus petit réservoir à carburant sur ce modèle. »

Ce réservoir à carburant « peanut » Sportster de 2,1 gallons (7,95 L) est orné de rangées de rayures horizontales audacieuses encadrant une simple inscription Harley-Davidson. Le réservoir est offert en trois couleurs :

Vivid Black, Wicked Red et Billiard White.

Le moteur comprend un dessus noir et plein de chrome brillant en dessous, dont le carter de chaîne primaire, le couvercle d'inspection et la trappe d'embrayage chromés ainsi qu'un silencieux et des pare-chaleur en chrome massif. Les cache-culbuteurs inférieurs, les tiges de culbuteurs et les cache-embase de poussoir chromés contrastent avec les cylindres noirs et mettent en valeur la forme du moteur bicylindre en V.

Le modèle Forty-Eight Special est chaussé de pneus Michelin Scorcher 31 haute performance. Avec leur design à cartouche, les fourches

de 49 mm complètent à merveille les amortisseurs arrière à émulsion munis de ressorts progressifs – une combinaison qui assure une meilleure manœuvrabilité sur les chaussées urbaines les plus cahoteuses. La selle solo lisse, le garde-boue arrière raccourci, les commandes au pied intermédiaires et le cache de filtre à air rond en acier trempé complètent l'éventail des détails stylistiques. Le système de sécurité Smart Harley-Davidson et le système de freinage antiblocage (ABS) sont des options installées en usine.

**Visitez [h-d.com/motorcycles](http://h-d.com/motorcycles) pour les détails et les spécifications.**



# Machiniste, motocycliste, pilote de course, fondateur

Walter Davidson, l'un des quatre fondateurs de la Harley-Davidson Motor Company en 1903, était à la fois un technicien émérite et un homme d'affaires avisé.

**Walter Davidson est** né le 30 septembre 1876 à Milwaukee, au Wisconsin. Il était le fils de William C. Davidson et de son épouse, Margaret. Dans sa jeunesse, Walter participait à des courses et souvent il faisait les réparations et l'entretien de ses vélos motorisés dans la cuisine familiale. Dès l'adolescence, il était un électricien autodidacte talentueux, capable de construire ses propres batteries. Son premier emploi rémunéré aurait été celui d'un apprenti chez un entrepreneur en électricité.

Plus tard, après avoir appris le métier de machiniste, il a travaillé pour la Milwaukee Railroad, puis pour la « Katy Road », la compagnie ferroviaire Missouri-Kansas-Texas à Parsons, au Kansas. En 1903, il a reçu une lettre de son frère Arthur, qui avait fait équipe avec William Harley, un ami de longue date.

Arthur persuade Walter que son expérience de machiniste serait bien utile pour leur permettre de parachever une moto qu'ils étaient en train de construire. Walter quitte son emploi et revient à Milwaukee.

Ensemble, ils terminent leurs premières motos vendues au public. Par la suite, William Harley et Arthur Davidson ont attribué à Walter la construction en tant que telle de la première moto de série. Ils travaillaient d'abord dans une remise en bois de 3 x 5 mètres, mais dix ans plus tard ils avaient bâti une usine en briques rouges de plus de 27 000 mètres carrés et était déjà le numéro un mondial dans le secteur de la construction de motos.

**« WALTER N'EXIGEAIT RIEN DE MOINS QUE L'EXCELLENCE POUR LES PRODUITS HARLEY-DAVIDSON. »**

Les fondateurs ont constitué Harley-Davidson en société le 17 septembre 1907. Walter devint le premier président et directeur général de la Motor Company et y passa le reste de la vie. C'est lui qui s'adressait toujours aux actionnaires lors de l'assemblée générale annuelle; ses allocutions portaient souvent sur les succès, les défis et l'orientation stratégique de Harley-Davidson au cours des périodes clés des quatre premières décennies de la Motor Company. Ces allocutions et d'autres écrits témoignent de son côté franc et direct.

Walter devint rapidement un ardent adepte des motos et un excellent pilote de course. Le Chicago Motorcycle Club lui remit le trophée du vainqueur du « Ten Mile Open » le 4 juillet 1905. En 1907, il remporta au moins trois autres courses dans le sud du Wisconsin. Mais ce fut sa victoire lors de la course d'endurance de

la Federation of American Motorcyclists dans les Catskill Mountains de l'État de New York en 1908 qui a catapulté le nom de Harley-Davidson dans l'univers du motocyclisme. Récoltant le score parfait de 1 000 points,

Walter a réussi son exploit sans aucune intervention d'une équipe de réparation.

Motocycliste et machiniste chevronnés, Walter n'exigeait rien de moins que l'excellence pour les produits Harley-Davidson. Il avait aussi acquis la réputation d'être un homme d'affaires avisé. Parmi ses réalisations en dehors de la Motor Company figure son implication comme fiduciaire de la Northwestern Mutual Life



Insurance Company et comme membre du conseil d'administration de la Milwaukee Gas Light Company. Dans une allocution devant les membres d'un club Rotary local en 1919, il a tenu à faire remarquer au sujet de Harley-Davidson que « le service personnalisé est vraiment ce qui caractérise notre organisation » et que « il s'est avéré un bon investissement comme en témoigne la réussite de la compagnie depuis ses débuts ».

D'après son frère William, Walter était d'une générosité sans borne auprès de divers organismes de bienfaisance et attachait énormément d'importance à l'honnêteté. Comme pour les autres fondateurs de H-D, il accordait du temps aux motocyclistes et autres personnes qui venaient visiter l'usine. Ses passe-temps favoris étaient la pêche et l'animation du club de quilles H-D. Mais, même dans ses temps libres, il aimait construire des motos. Il nous a quittés le 7 février 1942, alors qu'il occupait encore le poste de président. Il a laissé derrière lui sa femme, Emma (qu'il avait épousée en 1910), et ses trois garçons, Gordon, Walter Jr. et Robert. Jusqu'ici, aucun n'a été président (ou chef de la direction) de Harley-Davidson plus longtemps que Walter Davidson.



Les photos proviennent des archives de la Harley-Davidson Motor Company. Copyright H-D®.



# 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](http://HOG.COM/ROADSIDE).**

\*Actuellement offert seulement aux membres canadiens et américains.

© 2018 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.





## CE QUE VIRGINIA TECH NOUS APPREND SUR LES ACCIDENTS

Lorsqu'il est question de sécurité à moto, il y a encore mieux peut-être que d'apprendre de nos erreurs et c'est d'apprendre de celles des autres. Et la bonne nouvelle, c'est que nous pouvons en apprendre beaucoup des motocyclistes qui ont participé à une étude menée pour la Motorcycle Safety Foundation (MSF) par le Virginia Tech Transportation Institute (VTTI).

Texte : John Sandberg

**Équipés de cinq** caméras vidéo et de divers équipements de saisie de données, cent motocyclistes, de 21 à 79 ans, ont cumulé en tout 590 093 kilomètres au cours de 31 000 randonnées. Leurs moindres mouvements et réactions ont été enregistrés et analysés en vue d'établir comment, quand et où les accidents étaient le plus susceptibles de se produire.

Certains des résultats étaient prévisibles : les intersections sans signalisation sont dangereuses; la conduite agressive l'est aussi.

Certains des résultats vont peut-être vous surprendre : nous manquons de vigilance, nous emboutissons l'arrière d'autres véhicules bien trop fréquemment et nous devons améliorer nos techniques de freinage et de virage.

Ce ne sont là que quelques-unes des conclusions clés qui permettront d'améliorer encore les cours de motocyclisme comme ceux de la MSF et de la Harley-Davidson Riding Academy. Vous devriez aussi les garder à l'esprit la prochaine fois que vous enfourcherez votre moto.

## DES MÉGADONNÉES SUR LES ACCIDENTS DE MOTO

L'étude du VTTI représente le plus grand effort déployé pour comprendre les accidents de moto en Amérique du Nord; en cela, elle dépasse de loin le célèbre Hurt Report publié en 1981. Elle comporte néanmoins ses limites, seulement 30 accidents ayant eu lieu au cours de toute l'étude. Il s'agit là d'un échantillon relativement petit et il faut donc faire attention avant d'en tirer des conclusions formelles. Heureusement, l'étude du VTTI incluait aussi 122 accidents évités de justesse, tout aussi utiles pour recueillir de précieux renseignements.

Voici quelques constats importants de la section sur les facteurs de risque.

## OÙ LES ACCIDENTS SE PRODUISENT-ILS?

C'est simple : les accidents surviennent aux intersections, surtout à celles qui n'ont pas de signalisation. Le VTTI a calculé dans quelle mesure un scénario ou un comportement donné est le plus susceptible de causer un accident ou un quasi-accident et les résultats sont éloquentes. Une intersection sans signalisation présente 40 fois plus de risque qu'un endroit sans intersection; une allée ou un parc de stationnement multiplie le risque par plus de huit fois et une intersection avec signalisation est trois fois plus risquée qu'un endroit sans intersection.

L'état des routes joue également un rôle. Personne ne s'étonnera d'apprendre que

les motocyclistes étaient neuf fois plus susceptibles d'avoir un accident (ou un quasi-accident) sur une route de gravier ou de terre que sur une route asphaltée. Mais qui aurait pensé qu'une route en montée présente deux fois le risque d'une route sans dénivellation et qu'une route en descente quadruple le risque?

Outre les intersections sans signalisation, ce sont les virages qui risquent le plus d'entraîner un accident. Plus de la moitié des 53 accidents ou quasi-accidents impliquant seulement le motocycliste (aucun autre véhicule ou objet) sont survenus lors de la négociation d'un virage.

## COMMENT SE PRODUISENT-ILS?

Demandez aux motocyclistes ce qui représente le plus grand danger pour eux sur la route et ils vous répondront probablement « les autres conducteurs », surtout les automobilistes. Dans l'étude du VTTI, sur les 99 accidents ou quasi-accidents impliquant un autre véhicule, 19 étaient reliés à des véhicules qui croisaient le chemin du motocycliste.

Mais nous devons nous regarder dans le rétroviseur avant de commencer à lancer des accusations. Parce que le scénario d'accident le plus courant en présence d'un autre véhicule implique un motocycliste qui heurte (ou heurte presque) l'arrière d'un autre véhicule. Ce scénario s'est reproduit 35 fois au cours de l'étude. Si ces statistiques reflètent fidèlement tous les accidents de moto, cela signifie que nous sommes près de deux fois plus à risque de heurter un autre véhicule qui est arrêté (ou qui ralentit) devant nous qu'un véhicule qui croise notre chemin.

Comment l'expliquer? Mettez cela sur le compte de l'agressivité (18 fois plus de risque) ou encore de l'inattention ou du manque d'expérience (neuf fois plus de risque). Combinez l'inattention et le manque d'expérience avec une dose d'agressivité et le risque d'accident ou de quasi-accident est 30 fois plus élevé.

Fait intéressant noté dans l'étude : la moto s'est retrouvée par terre ou a failli chuter fréquemment, 14 de ces incidents ayant été regroupés dans la catégorie « perte de contrôle – vitesse insuffisante ». Cela s'est produit, notamment, en stationnant ou au moment de quitter la position de stationnement ou encore au moment d'arrêter ou de repartir sur une voie de circulation. Selon l'étude, les « accidents » à basse vitesse semblent être relativement courants.

S'ils sont ordinairement moins graves que les accidents à haute vitesse, ils peuvent

être lourds de conséquences (et coûteux). Ils devraient nous rappeler toute l'importance d'être vigilants et d'améliorer nos compétences de conduite à basse vitesse.

## LES LEÇONS À TIRER

Cinquante-cinq pour cent des participants ont eu au moins un des 152 accidents ou quasi-accidents dont l'étude fait état. Même si on aime tous penser que les accidents n'arrivent qu'aux autres, ce n'est pas le genre de pari à faire.

S'il est vrai que la MSF a financé cette étude en vue d'améliorer les cours qu'elle offre aux nouveaux motocyclistes, il n'en demeure pas moins que nous pouvons tous en tirer d'importantes leçons à mettre en pratique lors de nos prochaines randonnées, peu importe notre niveau d'expérience.

D'abord, nous devons être plus vigilants. Le grand nombre de motocyclistes qui emboutissent des véhicules à l'arrêt ou en train de ralentir donne à penser que nous devons regarder plus au loin. Il est difficile d'éviter un objet sur la route si on regarde seulement à dix mètres devant notre pneu avant plutôt qu'à 100 mètres. Il faut donc porter notre regard sur la route loin devant nous et évaluer au fur et à mesure ce qui se passe avant que la situation ne devienne critique.

Ensuite, nous devons demeurer calmes et rouler de manière sensée, sans se presser outre mesure. Si nous sommes 18 fois plus susceptibles d'être impliqués dans un accident en roulant de façon agressive, il est temps de modérer nos transports et de rouler prudemment. Détendez-vous et profitez bien du trajet. C'est d'ailleurs la raison première pour laquelle nous roulons!

Et, bien sûr, il est crucial d'apprendre à piloter une moto et à perfectionner ses techniques de conduite sécuritaire grâce à des cours offerts, par exemple, par la Harley-Davidson Riding Academy et la MSF et à d'autres programmes destinés à des motocyclistes plus chevronnés.

Une infinité de possibilités s'offrent pour nous permettre de devenir de meilleurs motocyclistes; par contre, de terribles malheurs nous attendent si nous faisons abstraction des dangers de rouler imprudemment. Que les conclusions de l'étude de la VTTI nous incitent donc tous à nous perfectionner sans cesse.

**Un commentaire ou une question au sujet de cet article? Faites-nous-en part par courriel au [hogmagazine.ca@harley-davidson.com](mailto:hogmagazine.ca@harley-davidson.com) ou par la poste à HOG® Magazine Canada, 100 New Park Place, bureau 330, Vaughan, Ontario, L4K 0H9.**

# UNE INCURSION DANS L'HISTOIRE

J'ai remarqué que ma copine, Nancy, accumulait autocollants de parechoc, casquettes et tee-shirts avec le slogan « Come and Take It », brandi à la bataille historique de Gonzales lors de la révolution texane. Comme elle adore les musées et l'histoire, j'ai décidé de l'emmenner à Gonzales, ma ville natale, et de lui montrer où avait eu lieu le premier tir de la révolution texane.

Texte : John Smith

**Nous étions en novembre**, mais nous vivons tous les deux dans le Texas Hill Country et nous pouvons rouler à longueur d'année. Nous avons quitté Canyon Lake sur ma moto Ultra Limited et filé vers l'est. Après le rocailleux Hill Country, le paysage se métamorphose en des collines vallonnées toutes verdoyantes à l'approche du Gonzales County.

Avant de nous rendre au site où a débuté la révolution, nous sommes allés visiter le Gonzales County Jail Museum, situé juste au sud de la place centrale de la ville. La prison a été construite en 1887 et est restée ouverte jusqu'en 1975. Il nous a fallu attendre quelques minutes avant le début de la visite parce que notre guide s'occupait d'un groupe d'enquêteurs de phénomènes paranormaux qui désiraient faire des lectures psychiques dans la prison cette nuit-là. Ce guide nous a dit que c'était le 14<sup>e</sup> groupe du genre cette année.

Nous avons d'abord visité le rez-de-

chaussée, notamment le logement du gardien de prison, la salle de mise en détention et la cellule d'isolement. Les présentoirs étaient remplis d'armes trafiquées par des prisonniers; les explications sur d'anciens shérifs et l'équipement utilisé nous ont permis de nous faire une bonne idée de l'histoire de cette prison. L'étage abrite une potence; la dernière pendaison a eu lieu en 1921. Des graffitis sculptés dans les murs de plâtre racontent le quotidien des prisonniers.

Avant de quitter la ville, nous avons fait un arrêt au Gonzales Food Market pour un délicieux barbecue. Le marché existe depuis des années; il se trouve sur le Texas Heroes Square, à côté du Confederate Square au centre de Gonzales.

Après cette tournée « historique » de Gonzales, nous avons piqué vers le sud sur le Highway 183, puis vers l'ouest sur le Highway 97 pour une randonnée de 13 kilomètres jusqu'au site de la révolution. Il y a sur le Highway 97, dans la petite

ville de Cost, un monument imposant qui illustre la bataille. Le site réel de l'escarmouche est à environ un kilomètre sur la rive de la Guadalupe River que longe le Spur 95.

Le retour à Canyon Lake a été de tout repos. Nous nous sommes arrêtés pour des rafraîchissements à la Canyon Lake Marina, dont le BBQ Shack comprend une terrasse donnant sur le lac. Quel meilleur moyen de conclure une journée parfaite que de contempler un coucher de soleil avec, à mes côtés, ma compagne de route préférée!

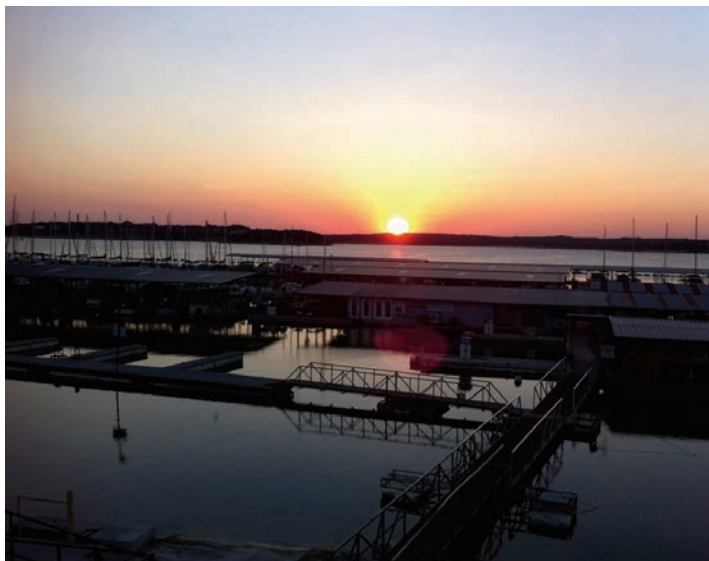
ESSENCE	15,94 \$ US (ENVIRON 20 \$ CA)
NOURRITURE	30,97 \$ US (ENVIRON 39 \$ CA)
DON	10,00 \$ US (ENVIRON 13 \$ CA)
TOTAL	56,91 \$ US (ENVIRON 72 \$ CA)



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 ne doit pas dépasser 750 mots et 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](mailto:hogmagazine.ca@harley-davidson.com)





# PAS À VENDRE :

## LA REDÉCOUVERTE DE MA PASSION POUR LA MOTO

**J'allais vendre ma moto. Je me disais qu'il était insensé de la garder**

Texte : Amanda Lee

Après une réorientation de ma carrière – de l'univers des marques relax à celui des services financiers en plein centre-ville –, je me demandais comment ma moto Harley-Davidson® FXDB Street Bob® allait cadrer dans ma nouvelle vie. En avais-je encore vraiment besoin?

J'ai décidé de la vendre en ligne et, deux jours après, je recevais une offre. Alors, je me suis mis à penser à l'acheteur et à son histoire. Quand sa passion pour le motocyclisme avait-elle commencé? Et cette question m'a amenée à réfléchir à ma propre histoire.

Je me souviens du son que faisait la Shovelhead de mon père l'été quand il partait travailler le matin. Ce son plein de promesse évoquait pour moi la persévérance d'un homme épris de liberté et trimant dur pour nourrir sa famille de cinq. Je me souviens des fois où je me faufilais dans le garage pour aller caresser le réservoir à essence et la peinture pourpre toute lustrée en essayant de m'imaginer ce que ressentait mon père.

Ma première moto Harley-Davidson a été une Sportster® 883 Custom 2005. Je l'ai achetée le jour même où j'ai terminé avec succès mon cours Rider's Edge® à l'école de motocyclisme de Harley-Davidson. Ce fut un coup de foudre immédiat! J'en ai fait des randonnées toute seule au Vermont, dans l'État de New York et au Canada, puis avec mon père au Kentucky, au Montana, au Wyoming et au rallye annuel à Sturgis.

Quiconque quitte la maison pour filer vers l'horizon vous dira que rien ne vaut le plaisir de rouler en toute liberté. Sur une moto, tout est différent. Le monde change de visage et tout semble possible. Il y a des liens qui s'opèrent. Curieusement, quand on est seul, on renoue contact avec soi-même, la nature, une chanson, Dieu, le passé et le présent et des âmes sœurs devenues des compagnons de route ou des amis pour toujours.

Ma passion pour le motocyclisme m'a menée par monts et par vaux et m'a fait vivre des expériences à nulle autre pareilles. Comme en Inde, quand le Taj Mahal a émergé dans toute sa splendeur par un après-midi rosâtre, poussiéreux et torride au guidon de ma Sportster Nightster™. Ou encore le long des eaux turquoise d'Aruba, sur ma Heritage Softail™ en compagnie de Karen Davidson et de douzaines de femmes au cours du Women Riders Month.

Il y a eu aussi des moments pas mal moins drôles, qui m'ont permis de mieux me connaître : être prise dans un orage toute seule à minuit dans les plaines désertes du Nebraska sur ma moto Sportster Forty-Eight® sans pare-brise, luttant contre la fatigue et le froid, trempée jusqu'aux os, à la recherche de la prochaine ville, me demandant si j'allais y arriver, sentant littéralement l'électricité dans mes dents plombées à chaque éclair – une expérience qui m'a fait voir les coins les plus sombres de mon cœur.

Si on n'y fait pas attention, ces souvenirs disparaissent petit à petit, à la manière des dessins d'enfants à la craie sur le trottoir lorsqu'il pleut. Ils perdent de leur acuité, balayés par des considérations plus « pragmatiques » faisant partie des choses qui « devraient » être faites. Mais il ne faut pas permettre cela. Moi, j'ai décidé que cela n'arriverait pas. Parce que la passion du motocyclisme n'a jamais fait partie des « je devrais ». Ce n'est pas une décision pratique; c'est une décision guidée par l'émotion, par ce qui me fait sentir en vie et me fait battre le cœur plus vite. Difficile de mettre cela en mots.

Pendant que j'écrivais ce texte, j'ai reçu un message de mon père maintenant à la retraite et toujours et encore sur sa moto Harley-Davidson Ultra Classic® ici et là dans le nord du Wisconsin.

« Bonjour, Amanda. Je pensais à tout ce que j'aurais pu rater si je n'avais pas découvert le motocyclisme. La liste est longue. Par exemple : subir un déluge sur l'Iron Highway (ou était-ce le Needles?), puis faire une sieste au soleil en attendant que mes vêtements sèchent. Charger la moto aux aurores tout près d'Amarillo en entendant les coyotes hurler au loin. Savourer une bière froide sur la galerie du Game Lodge, les pieds sur la rampe, en compagnie de bons amis, tout en écoutant le vrombissement des motos sur la grand-route. Filer par un matin frisquet au Nouveau-Mexique, bien emmitoufflé dans de multiples couches de vêtements. Tu vois le portrait. Je ne suis pas encore prêt pour une vie sans moto. »

Devinez quoi? Moi, non plus. Merci pour tout, Papa.





Salon de motos custom. Courses. Randonnées sensationnelles. La moto Sportster® en a vu bien d'autres et a tout inventé. Et voilà qu'elle se surpasse encore. La nouvelle moto Forty-Eight® Special. Moteur Evolution™ V-Twin de 1 200 cm<sup>3</sup>. Maniabilité réactive. Création graphique nostalgique des années 1970 sur le réservoir rappelant à tous qu'elle n'est pas née de la dernière pluie. À vous maintenant de l'enfourcher.



[h-d.com/sportster](http://h-d.com/sportster)

FORTY-EIGHT®  
SPECIAL





RECORDS DE VITESSE TERRESTRE

RANDONNÉES SENSATIONNELLES

COURSES EFFRÉNÉES

LA MOTO QUI A TOUT INVENTÉ

S'AMÉLIORE ENCORE

PLUS DE PUISSANCE

MANŒVRABILITÉ RÉACTIVE

STYLE CUSTOM AUTHENTIQUE

LES NOUVELLES MOTOS SPORTSTER® SONT PRÊTES  
À PRENDRE LA ROUTE

RENCONTRE DE LA VIEILLE ÉCOLE ET DE LA NOUVELLE ÉCOLE



1200 CUSTOM

FORTY-EIGHT®

[h-d.com/sportster](http://h-d.com/sportster)



IRON 883™

ROADSTER™

IRON 1200™

FORTY-EIGHT® SPECIAL

© 2018 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. Les marques de commerce de tiers sont la propriété de leurs propriétaires respectifs. La sélection varie d'un concessionnaire à l'autre. Comparaison entre les puissances effectuée entre les modèles IRON 883™ et IRON 1200™ avec l'équipement original. Modèles ROADSTER™ et FORTY-EIGHT® montrés avec les pièces et accessoires Genuine Motor Parts + Accessories. La hauteur du guidon est réglementée à bien des endroits. Vérifiez les lois locales afin de vous assurer que votre moto est conforme aux règlements applicables. Les prix indiqués correspondent généralement aux prix de détail suggérés par le fabricant, en excluant les taxes et les frais de transport, et peuvent changer sans préavis. Les prix peuvent varier d'un concessionnaire à l'autre.



Si non livré au Canada, retourner à :

**HARLEY OWNERS GROUP™**  
100 New Park Place, Suite 330 Vaughan, Ontario L4K 0H9  
Tél. : 1-800-CLUBHOG  
Télééc. : 414-343-4515

[hog.com](http://hog.com) [www.harley-davidson.com](http://www.harley-davidson.com)

N° de contrat de poste-publications 40037386

CANADA		POSTES
POST		CANADA
Postage paid		Port payé
Publications Mail		Poste-publications
4161505		