

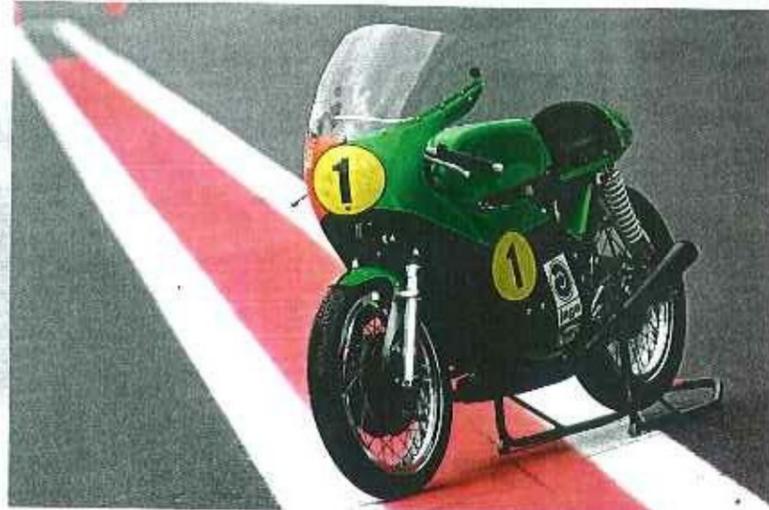
transpire sous le casque aux couleurs de Cadalora. Ce n'est que le p'tit gars de Desmo, désolé.

Le démarrage est difficile pour le pilote non averti. Ouvrir les deux robinets, enclencher la première, passer la compression en tirant sèchement la machine sur 50 cm vers l'arrière, débrayer... jusque là ça va. Puis courir comme un fou, sauter sur la selle en lâchant le levier d'un coup sec et, une fois sur deux, c'est raté. Ces bêtes de course se méritent. Par chance, l'assistant de Bart est là pour me démarrer le twin.

Première en bas, les autres en haut et sélecteur à droite, comme du temps où les Britons influençaient encore l'industrie motocycliste. Heureusement, la procédure de départ en piste n'exige pas de caler les moteurs.

Sous les coups de gaz répétés, les vibrations me traversent le corps en me massant les testicules. Drôle de sensation... l'impression d'être assis sur un volcan qui va sous peu cracher des flammes. Le moteur prend ses tours sans la moindre inertie et la chauffe prend des airs de démonstration de force.

On ne m'avait rien dit : au feu vert, tous ces anciens pilotes partent comme de jeunes énervés, comme si c'était une course. Dans l'Eau Rouge et le Raidillon, en paquets désordonnés, l'embouteillage ressemble à celui de la Place de l'Étoile : faut y aller au culot pour ne pas se faire prendre par l'arrière ! Les différences entre les machines (4T, 2T, 125 à 1 000 cm³ mélangées) étant énormes, les écarts entre pilotes aussi, les deux premiers



tours sont carrément très chauds. Cette "parade" des Bikers Classics n'a de tranquille que le nom... tant mieux pour le spectacle !

Retour en Grand Prix

Un tour de manège fait ici 6, 970 km. Je m'applique à passer les vitesses avec le bon pied, au bon régime. L'embrayage est d'une douceur inouïe pour une moto



les tours, dans les tours, bordel ! Plus facile à dire qu'à faire : il faudrait passer avec plus de vitesse à la corde et maintenir l'ouverture adéquate à la poignée : ni trop, ni pas assez. Deux choses pas évidentes à cerner et à combiner en cinq passages — ça fait sourire Bart, pour qui la Paton n'a plus de secrets.

La vraie machine de course ne pardonne pas toutes les erreurs, d'autant que le rapport alésage/course actuel privilégie plutôt les chevaux en haut. La puissance est assez impressionnante pour un 500 twin. La bonne plage de régimes se situe entre 8 000 à 11 000 tours. Bart m'a conseillé de ne pas dépasser les dix mille et je m'y tiens. Sauf à deux reprises, dans Blanchimont, où grisé par la vitesse et mis en confiance par la tenue de cap, je me concentre sur la trajectoire sans me douter que je passe à 10 500 tours dans la courbe magique. La Paton vibre de partout et grande. C'est du live avec un grand L : tête dans la bulle, le bruit est



Bart Crauwels au Tourist Trophy 2005. Sur l'île de Man, avec 72 ch, la Paton a été chronométrée à 236 km/h.

amplifié par le carénage et forcément, vous pensez à tous les pilotes de GP qui roulaient sur ces machines — bien plus délicates à piloter et surtout, moins fiables. Du coup, gavé de décibels et distrait par mes émotions, j'en oublie les fortes vibrations. Parfum de Grand Prix. Le pilotage est vivant de 0 à 230 km/h (ce doit être proche de la vitesse atteinte au freinage des Combes), on ne s'annule jamais, même dans la grande ligne droite de Kermmel. Dans les courbes rapides, je m'en donne à cœur joie. La Paton pourrait passer plus vite si la machine était mienne, mais la perspective de s'envoler avec une moto aussi prestigieuse calme les esprits. Dans les virages moyens (Bruxelles et les virages de Stavelot), son agilité fait merveille : elle tombe presque trop vite avec le pneu avant racing



Dunlop KR 825. Il faudrait la mener plus nerveusement, avec une prise d'angle brutale pour tirer parti du profil triangulaire des Dunlop KR.

Un grand moment

La petite selle plate ne permet pas un déhanchement naturel et il n'y a pas grande latitude entre la position limande et la position en virages. La compacité de la machine ne pose pas de problème pour se lover derrière le carénage, les formes girondes de ce dernier respectant les canons de l'époque. L'on tire sur deux câbles au levier de frein. Les premiers tours, le quatre comes Fontana rassure, bien secondé par le double came arrière. Puis, au fur et à mesure, l'on recule les freinages pour doubler les camarades qui vous repassent en sortie, et après le gros freinage de la chicane, celui de la Source montre les faiblesses du tambour avant. Là aussi, comprendre le mode d'emploi, s'appliquer à freiner fort sans "taper" dans les freins pour en conserver le potentiel. Peut-être le 210 mm fut-il préféré compte tenu du gain de poids ; c'est un peu juste sur certains circuits. La BIC 500 8V RU peut aussi être livrée avec trois disques percés et pinces Fontana (qui imitent les Lockheed d'époque), mais cela restreint son éligibilité à certaines épreuves.

Ne quittons pas Spa sans un mot sur le mythique raidillon de l'Eau Rouge, un juge de paix révélateur des qualités des châs-

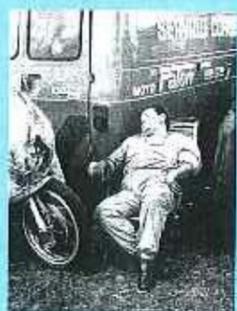
PATON AUJOURD'HUI

Roberto Pattoni a toujours travaillé aux côtés de son père sur les 500 4 cylindres 2T. Avant le décès de Giuseppe, Roberto a développé et diversifié l'activité de l'entreprise. Aujourd'hui, l'équipe fonctionne avec le soutien de deux ingénieurs, Andrea Reolini et Enrico Zelioli. Le département "Classic" constitue une part importante de l'activité et Paton s'est installé dans de nouveaux locaux, Via Filii Lumiere à Sottimo, près de Milan. Fort du succès de la 500 twin, à 40 ans, Roberto souhaiterait rebondir en relançant une production limitée de la meilleure V4 2T 90° des années 80. Une machine qui pourrait tenter de riches collectionneurs ou des pilotes d'épreuves Classic en mal de sensations fortes.



UNE VIE POUR LA COURSE

Né en 1926, Giuseppe Pattoni ouvre après-guerre un petit atelier de mécanique à Milan. Le comte Boselli, patron de Moedial, l'y remarque et l'engage comme mécanicien de course. Fin technicien, il travaille sur la 250 qui remporte le titre en 1957. Il se remet à son compte en 1958, s'associe avec Lino Tonti* pour aligner des 125 et des 175 en Grand Prix : en fait des ex-Mondial très retravaillées. Les pilotes font quelques coups d'éclat qui alertent un certain Stan Hailwood, lequel commande à Pep une 125 pour la saison 1958. Pour sa première course, le jeune Mike (18 ans) prend la 7e place du Manx GP. En 1959, le duo Pep-Lino engage une 250 bicylindre conçue par



Tonti. Mais ce dernier s'en va chez Bianchi. Pattoni améliore si bien la 250 qu'elle se classe 3ème du TT 1964, pilotée par Alberto Paganì. De la 250, il décline en 1965 une excellente 344 cm³ avec des cylindres verticaux, confiée à Gilberto Parlotti. Débute alors une collaboration fructueuse avec Bill Hannah, qui pousse Pattoni à construire une version suralésée pour courir le Championnat du Monde 500 1966, puis une vraie 470 cm³ pour la saison 1967.

Durant ces années, pour faire bouillir la marmite, Peppino travaille dans un garage Lancia-Citroën comme chef atelier le jour. Le soir, il descend au sous-sol dans un petit atelier moto que son patron lui a

permis d'aménager. Il se déplace sur les circuits avec le camion «usine» : un fourgon Fiat 238 repeint «Servizio Corse», à l'ombre duquel on le voit souvent piquer du nez à toute heure de la journée, faute aux nuits blanches. La Hannah-Paton brille avec Stavans, Bergamonti, Nelson... et devient la référence en 500 pour les pilotes privés. En 1976, en pré-curseur, Pattoni délaisse le 4T pour construire un 500 V4 2T horizontal. Il améliore son moteur en 1980 avec un avant-gardiste V4 à 90°, basculé dans le cadre — l'architecture sera reprise par Honda quatre ans plus tard sur la 500 NSR. La Paton V4 gagne un avant-gardiste V4 à 90°, basculé dans le cadre — l'architecture sera reprise par Honda quatre ans plus tard sur la 500 NSR. La Paton V4 gagne un avant-gardiste V4 à 90°, basculé dans le cadre — l'architecture sera reprise par Honda quatre ans plus tard sur la 500 NSR. La Paton V4 gagne un avant-gardiste V4 à 90°, basculé dans le cadre — l'architecture sera reprise par Honda quatre ans plus tard sur la 500 NSR.

Giuseppe Pattoni fait à jamais partie des grandes figures des Grand Prix. Avec des moyens absolument dérisoires, il s'est battu contre les puissantes écuries officielles, gagnant l'admiration de Carruthers et d'Agusta, les manitous des teams usine Yamaha et Honda. Relayé par son fils sur la fin, il a engagé ses propres machines en Grand Prix de 1958 à 2001. Qui dit mieux ? La marque Paton a survécu, et le temps a épinglé à ce petit nom de la course prestige et mérite...

*Paton n'est pas Pattoni à la sauce anglaise, mais l'association des deux premières syllabes de PATTONI et TONTI.

sis. À fond de 5e au bout de la descente des stands, vous freinez pour rentrer la 4e, juste avant de plonger à droite dans le raidillon. La bonne surprise, c'est que la Paton ne vous embarque pas vers l'extérieur comme de nombreuses machines à cet endroit précis. Au contraire, grâce à son faible poids, elle suit fidèlement la corde, se replaçant idéalement pour négocier la cassure à gauche. Le régime s'assoit à peine et c'est reparti vers les Combes... un grand moment !

Pour la petite histoire, en 1970, la 500 des privés coûtait le prix d'une grosse berline allemande et encore, pas le haut de gamme — le gros défaut de Pattoni, c'est qu'il n'a jamais cherché à faire du fric. Pour les privés, c'était une belle opportunité de se faire remarquer derrière les ténors de la catégorie 500. Aujourd'hui, la 500 Paton est devenue un rêve pour collectionneurs avortés et fortunés. Douze BIC 500 8V RU ont vu le jour de 2003 à 2007, construites à l'unité et à la main pour 60 000 € le bout. Attention, ce n'est pas qu'une 500 de Grand Prix des sixties : en plus de faire très joli dans le salon, celle-là peut courir et gagner...

TECH

PATON BIC 500 8V RU 2006

MOTEUR

Type	bicylindre parallèle à 180°, 4 T, refroidi par air double ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	499,8 cm ³
Alésage/course	78 x 52,2 mm
Puissance	72,7 ch à 11 750 tr/min
Couple	5,35 mkg à 8 500 tr/min
Alimentation	2 carburateurs Dell'Orto Ø 40 mm
Allumage	électronique, avance variable
Embrayage	multidisque à sec, com. à câble
Transmission	boîte 6 rapports à cassette

PARTIE CYCLE

Cadre	double berceau en alliage chrome-molybdène
Suspension AV	fourche télescopique Ceriani R ø 35 mm, déb. 80 mm
Suspension AR	amortisseurs Ceriani R réglages, déb. 80 mm
Frein AV	tambour 2 x 2 comes Fontana ø 210 mm
Frein AR	tambour double came Fontana ø 210 mm
Roues AV-AR	Akront à rayons, profil Barrani, 1,85-2,15 x 18
Pneus AV-AR	Dunlop KR 825-KR 124

GABARIT-POIDS-INFO PRACTIQUES

Longueur	1 990-2 020 mm
Empattement	1 360-1 390 mm
Angle colonne	26°, chasse 66 mm
Hauteur de selle	780 mm
Poids à sec	124 kg
Réservoir/réserve	17 l.
Consommation	n.c.
Vitesse maxi	~ 240 km/h
Coloris	vert Primavera
Disponibilité	six mois de délai