



C'est le premier mot
qui vient à l'esprit
en descendant du futur
best-seller
de la catégorie des
sportivo-roadster
custom trialisants.
487 cm3 de pure
adrénaline servis sans
chichis sur une
partie-cycle au top
du tip-top.

Par Grigou ZeKick
Photos ElRitou

Phénoménale !

Essai exclusif : Bimocati 500 « usine »*

* paskeu c'est plus facile à construire en usine que dans un bac à douche

C'est en 30.000 motos d'ici la fin de la semaine prochaine, avec pour objectif de s'implanter aux Etats-Unis dès que leur machine à café sera réparée. D'une esthétique aussi pure et léchée que les plus belles productions de Bologne, coupleuse comme une américaine, fiable comme une teutonne, ce prototype n'a cessé de nous enchainer tout au long de ces trois jours d'essais exclusifs rien que pour nous, à Moto J'meVautre.

J'meVautre a pu essayer pendant trois jours la nouvelle Bimocati 500. Ce prototype, encore à l'état expérimental de présérie, donc non abouti, a déjà pu faire montre sur le circuit mançonnique — mançoyen mançois du Mans d'un potentiel non négligeable. La société Dautricourt SA, qui va les commercialiser, espère bien conquérir le coeur des motards français grâce à la production de pas moins de

La météo parisienne étant ce qu'elle est, nous avons choisi de nous rendre sur le circuit mancellois ~~mécanique~~ du Mans pour tester d'emblée la moto sur divers types de parcours. Le Périphérique est avalé sans soucis particuliers. La Bimocati se tire de l'épreuve avec les honneurs : les rétroviseurs, bien espacés, permettent de rabattre efficacement ceux des voitures quand on fait de l'entrefile. Engagé sur l'A4 l'A10, l'esthétique petit saute-vent se montre très protecteur, même à vitesse soutenue. Il est possible de maintenir la moto au-dessus de 210-160 110 sans ressentir trop la pression du vent. Le réservoir de 17 litres vibre un peu, tout comme les cale-pieds, pourtant caoutchoutés : sans doute une conséquence du montage flottant du moteur dans le cadre. Une fois sorti de l'autoroute, il est temps d'attaquer les petites départementales. Chaussée pour l'occasion de gommes "sport", un Dunlop K82 à l'avant et un Macadam 50 à l'arrière, la Bimocati se pilote



L'arceau de fixation du bâti-moteur (en noir) joue bien son rôle : maintenir les pièces moteur en un seul et même endroit. Remarquez au passage les cordons de soudures prévus pour céder en cas de choc violent (supérieur à 12 km/h). L'équivalent d'un bon coup de latte.

à l'instinct. Son généreux couple moteur gratifie son propriétaire de quelques travers habilement gérés grâce ~~aux talus~~ aux cale-pieds. Très saine, elle permet de corriger facilement la trajectoire, même en cas de prise des freins en ligne droite. C'est lors du premier arrêt à la pompe, après 120 kilomètres, que je constate que la partie gauche du cadre, démontable pour faciliter l'extraction du moteur (opération nécessaire



Le moteur est refroidi par air. Un choix technique : l'eau contenue dans un radiateur entraîne un effet gyroscopique qui nuit à la maniabilité dans les pif-paf. Notez l'échappement pré-rouillé en usine : la Bimocati rend ainsi hommage à la haute couture, ou le « pré-déchiré » est très tendance.

pour le remplacement des bougies) ~~est tombée en route~~ s'est partiellement desserrée présente un jeu latéral inhabituel. Rien de bien grave : la trousse à outils de bord, bien fournie, comporte le numéro de téléphone de toutes les sociétés de dépannage de France et des Dom-Tom et une liste des hôtels ouverts 24 heures sur 24. Une touchante attention qui m'évite d'attendre la réparation de mon véhicule



dans le froid. Décidément, rouler sur un proto n'est pas donné à tout le monde ! Quelques jours minutes plus tard, je suis prêt à repartir, après changement du bloc compteurs qui avait tendance à prendre l'eau, me privant ainsi des services du circuit électrique. Contacté, le département R&D a indiqué être au courant du problème et fait tout ce qui est en son pouvoir pour ~~étouffer l'affaire~~ résoudre le problème.

La partie cycle réglée souple, associée à un moteur puncheur bas dans les tours, occasionne parfois de légères réactions parasites de la direction en sortie de courbe. Désagréable, mais pas dangereux.

L'étrier à fixation classique a été préféré aux étriers radials pour des raisons de rigidité : ils évitent à l'avant de se raidir en courbe.



Une fois arrivé au circuit, les choses se corsent. Comme il n'était pas prévu initialement d'emmener ce prototype sur piste, les réglages de suspension ont été laissés dans leur configuration routière. Grâce à l'assistance des mécaniciens du constructeur, nous procédons rapidement à un réglage sommaire qui se révélera par la suite tout à fait ~~casse-gueule~~ adapté à l'usage. Après un premier tour de chauffe mené avec prudence pour prendre la mesure du potentiel de la partie-cycle, c'est ~~la trouille au ventre~~ sans appréhension que j'entame mon deuxième tour. Très rapidement, la Bimocati

Le tableau de bord, volontairement dépouillé, marque une nette rupture par rapport au tout-électronique très en vogue actuellement. Très lourd, il participe à l'excentrage des masses, favorable à la stabilité en courbe.



impose son rythme et son mode d'emploi : freiner bien en ligne, pas trop fort, pour profiter de l'élasticité de la partie-cycle pour s'inscrire en virage. Une fois sur l'angle, on peut réaccélérer ~~doucement~~ sans retenue, tant la puissance est ~~ridicule~~ ~~faible~~ maîtrisée par un train arrière réellement scotché au bitume. La combinaison d'un pneu diagonal à l'avant et ~~dégonflé~~ radial à l'arrière prend ici tout son sens : les ingénieurs de chez Bimocati maîtrisent bien leur sujet. Dès la fin du 4^e tour, les pneus ont suffisamment montés en température pour attaquer plus franchement, et prendre ses repères. Sans

Sous la selle, on loge facilement un casque intégral en sautant dessus à pieds joints. Notez le système de fixation de la selle : les petits détails « racing » se cachent même où on ne les attend vraiment pas.



Le bras oscillant est en acier, préféré à l'aluminium pour des raisons de facilité de tri à la déchetterie. (Éco)logique !

forcer la bête dans ses retranchements (interdiction de tomber avec un proto !), les chronos tombent. Mais cette première séance d'essai devra être interrompue rapidement à cause de traînées d'huile sur la piste, d'autant plus gênantes qu'elles si situent pile sur ma trajectoire(!). D'ailleurs il était temps de rentrer : un voyant au tableau de bord venait inexplicablement de s'allumer, sans que celui-ci ne soit répertorié dans la documentation technique. Ah ! car en plus d'une trousse à outil comprenant même un démonte-vilebrequin gonflable (fait suffisamment rare pour être souligné), la Bimocati est livrée avec un manuel d'entretien complet



Exploiter la souplesse de la partie-cycle et du moteur ~~gonflant~~ puissant impose un style de pilotage très particulier, mais vite assimilé

de 850 pages étanche à l'eau, judicieusement placé sous le moteur pour faire office de récupérateur d'huile. On le constate, la Bimocati 500 ~~pisse l'huile~~ regorge de petits détails qui font la différence au quotidien pour le ~~coursier~~ pilote chevronné.

Après 250 kilomètres de roulage intensif, et malgré quelques défauts de jeunesse, la Bimocati est vraiment partie pour révolutionner le paysage motardier français. Sa partie-cycle très rigoureuse, son moteur à la fois souple, coupleux, puissant à bas régime, rageur



La Bimocati 500 est équipée d'origine d'un très esthétique et pratique porte-U sur la selle. Spécifique à la Bimocati, l'antivol est réalisé en acier mou pour ne pas gêner le passager.



Le phare, sublime, est très efficace de jour et permet de bien se faire voir des platanes (© DeRob'). Notez les clignotants, fournis par Airbus Industries : ils sont homologués sur le futur A430. Un gage de solidité !

Je tiens à remercier :

- le Circuit Carole, pour sa bienveillante complicité
- EIRitou pour les toph' et quelques retouches
- ma batterie qui ne m'a pas lâché ce jour-là
- Obi-Wan Kenobi