

## 00100 Introduction

Amoureux de technique et de moteurs à combustion interne, j'ai réussi à en faire mon métier pendant de courtes années. Même (et surtout) pendant mes loisirs, j'ai essayé et j'essaye encore d'absorber un maximum de connaissances ayant rapport de près ou de loin aux moteurs, aux motocyclettes, aux voitures.

Par souci de ne rien oublier de tout ce que j'aurais pu rencontrer, je me suis très vite mis à prendre des notes, conserver des archives, etc. Qui sait, peut-être un détail sans importance en 1987 pourrait m'aider à mieux comprendre un phénomène en 1993.

En 1999, j'ai acheté une BMW R1100 RT car, selon moi, elle représentait le meilleur compromis en réponse à ce que j'attendais d'une moto et à ce que je voulais en faire. J'avais donc bien avant l'achat, ouvert un nouveau chapitre, baptisé R1100 RT dans mes archives.

C'est aussi à cette époque que j'ai découvert qu'une active communauté de motards BMW existait sur Internet. Certains d'entre eux avaient même créé des sites de discussions et d'échange au sujet des aspects techniques des BMW. Quelle joie ! Alors que la Bourse flambait, qu'on semblait faire l'apologie de la fulgurante réussite de certains, que notre monde se dirigeait vers l'ultra-libéralisme et donc le marchandage et le commerce sous toutes ses formes, il y avait des types qui donnaient gratuitement des conseils pour le hobby qui était le mien. Ils allaient même jusqu'à rédiger des articles pour expliquer au plus grand nombre leurs découvertes et leur savoir.

Peut-être était-ce là la version moderne d'une certaine forme de solidarité motarde. Dès ce moment, je décidais que, moi aussi, je voulais participer à cette action. Un de mes défauts est d'avoir souvent un ton magistral lors de mes entretiens avec d'autres gens. Ceux qui me connaissent me l'ont fait remarquer. Ils savent aussi que je ne veux pas pour autant les prendre pour des cons en leur disant : « moi je sais, toi non, laisse-moi parler que je t'écrase de ma prose... ».

Au contraire, j'aime les gens passionnés par ce qu'ils font et quand ils posent une question sur leur sujet favori et que j'ai la réponse, je sais qu'ils seront intéressés et souvent heureux de trouver quelqu'un qui veuille bien les aider en prenant sur son temps. Je suppose que l'extase suprême pour un prof, cela doit être quand un élève est vraiment intéressé par ce qu'il raconte.

Mon extase à moi, c'est de savoir que ce que j'ai récolté n'est pas tout fait perdu et que cela pourra profiter à plus de gens qu'à ma seule petite personne. Le nom de ce document m'a été inspiré par le Recueil de mécanique du Moto Guzzi Club. Ouvrage que je n'ai jamais vu, mais dont chaque année, certains magazines font écho. Mon recueil à moi est l'amas des choses glanées de-ci de-là avec parfois un peu de logique ou de raisonnement en fonction de mes connaissances.

Il faut donc que je remercie ici tous les gens anonymes dont j'ai pu lire ou entendre les (més)aventures motardes et mécaniques. Le recueil est censé contenir ce qu'on ne trouve pas dans les revues techniques et autres manuels d'ateliers. Il n'est pas exhaustif (bien que cela soit mon fantasme vue ma maniaquerie), n'aborde que les sujets auxquels je me suis intéressé et surtout, **il y a sûrement des fautes de toutes sortes**. Je vous fais grâce des mises en garde habituelles parlant de vos risques et périls.

J'ai essayé de suivre un certain plan, mais je voudrais que ce document soit vivant. Merci de me transmettre vos remarques quelles qu'elles soient : fotes d'ortographe, mauvaise référence, nouveau sujet, même abordé verbalement par le mécanicien de votre concessionnaire, etc.

Si l'Internet ne me joue pas de tours, je peux être joint en permanence à l'adresse électronique : [4ch192@\\_à\\_supprimer\\_gadz.org](mailto:4ch192@_à_supprimer_gadz.org).

Quant à moi, vous comprendrez très vite qu'en plus d'être professoral et maniaque, je suis aussi radin (moi, je dis méticuleux et économe ;-)) et j'emploie beaucoup les parenthèses. Vous me pardonnerez aussi le style, n'étant pas écrivain ou journaliste ainsi que certains passages ressemblant parfois à un peu d'autobiographie.

Français, né en 1971 de mère allemande et de père français, après des études techniques, j'ai travaillé pendant plus de deux ans et demi chez un équipementier automobile allemand dans le domaine de l'alimentation en carburant, puis pendant plus de trois ans, chez un équipementier automobile américain dans le domaine de l'injection directe, puis indirecte d'essence. Il est à noter que le hasard a voulu que ces deux employeurs soient fournisseurs de BMW AG Sparte Motorrad et que de proches collègues s'occupaient des produits destinés à BMW. Mes autres passions sont la langue anglaise, les travaux manuels ayant trait à la mécanique, la natation et ma femme. Qu'il soit rendu hommage ici à cette dernière pour tout ce que je lui fais subir à longueur d'année<sup>1</sup>.

La mise à jour de mon recueil se fait aussi souvent que possible. Pour ne pas bousculer ma pagination à la moindre crotte de mouche en plus ou en moins, je l'ai organisé en sections ayant une ou plusieurs fiches. Si vous avez obtenu ces fiches sous format PDF, vous ne pourrez sans doute pas faire tout ce que vous voulez avec les photos ou les dessins insérés. Un courriel privé à votre serviteur devrait vous permettre d'obtenir les originaux quand leur source ne figure pas dans le texte.

Thionville, le 27AVR03

---

<sup>1</sup> Il semble que je sois un peu pénible à supporter pour mon proche entourage. Je me suis donc naturellement tourné vers le Net, l'anonymat me permettant ainsi de partir sans handicap.