

# Werner Kofler

## Les Urbanz

OeO (Oeuvres ouvertes)

Les Urbanz

Werner Kofler

OeO (Œuvres ouvertes)

Les photos des crimes de Styrie. Le four à chaux. L'auberge du Chaufour. À l'arrière-plan, en lisière de forêt, l'auberge du Chaufour, au premier plan le four à chaux. Il fume encore, le four à chaux, à moins qu'il ne fume à nouveau, une fenêtre de l'auberge est encore grande ouverte, à moins qu'elle ne soit déjà rouverte. Dans cette auberge à la frontière de la Haute-Autriche, au col du Pyhrn, trois nationaux-socialistes notoires, un jeune compagnon dont on ignore le nom, le chaufournier Hackl et la Zeiringer, femme de l'aubergiste, en état de grossesse avancée, ainsi que son fils de quatre ans, furent abattus en juillet 1934 par des chrétiens-sociaux notoires, des gens de ce qu'on appelle la Heimwehr, la milice ; la photo ne permet pas de savoir avec quoi ils furent abattus.

Les Urbanz, de Lind près de Knittelfeld, une famille de criminels, les *Urbanz* ; une rareté, ce portrait de groupe, peut-être même une pièce unique. Au premier plan, au milieu, *l'aîné* : les Urbanz, racontait l'aîné à l'époque, les Urbanz n'avaient pas toujours été une bande de criminels, quand bien même – je l'entends encore, l'aîné de la tribu, je pourrais le restituer sans une hésitation, son topo sur le réglage d'un

carburateur – mais qui donc, si je racontais, m’écouterait ? –, quand bien même on affirmait le contraire, en l’occurrence: que les Urbanz avaient toujours été une bande de criminels. Bien sûr, la région qui s’étend de Knittelfeld à Judenburg était comme faite pour le crime et les sports motorisés, disait l’aîné, et malgré tout ils n’étaient pas des *criminels nés*, non, ils étaient *des sportifs nés, des sportifs du moteur et de la moto*: à tel point qu’une personne extérieure, les entendant discuter entre eux, pensait plutôt entendre toutes sortes de bruits de moteur. Sous prétexte qu’ils s’y connaissaient comme nul autre en réglage de carburateur et en conduite en terrain bourbeux et dans la neige, on disait: les Urbanz, cette famille de criminels. Pour la seule raison qu’il n’y avait pas pour eux de sacrifice trop grand lorsqu’il s’agissait de sport motorisé – l’un d’entre eux, le benjamin, surpris par le carrossier et vendeur de motos Winkler alors qu’il pénétrait par effraction dans le magasin Winkler Vente de motocycles avec l’intention d’y voler une Suzuki dernier modèle, l’avait tué en lui assenant un coup de vilebrequin ; un autre frère – celui qui, dit-on, a eu un enfant avec sa sœur – avait châtié son beau-fils (c’est sa sœur qui l’avait ramené dans la famille, celui-là, une pièce rapportée, il avait toujours été un propre à rien,

jamais rien d'autre), ce beau-fils, pour le punir d'avoir lacéré les pneus de son engin de motocross tout neuf la veille de Noël, il l'avait frappé avec une massette et puis le jour de Noël, il l'avait fait disparaître, ce bâtard, non loin de là dans les eaux de la Mur ; ou encore, et cela ne remontait pas à bien longtemps, pour les remercier d'avoir réglé son carburateur – le Winkler vendeur d'armes, armes de chasse et de sport, avait toujours les pires problèmes avec le carburateur de sa Honda –, ce Winkler armurier, Gust Winkler, avait apporté un .44 Magnum, il les avait laissés s'entraîner avec, et en moins de deux, une cycliste qui roulait sur la grand-route avait foncé dans une balle, la tête la première dans une balle, quelle nouille ! Et vlan ! s'était alors écrié l'aîné, maintenant on allait se remettre à dire: ces Urbanz, tous des criminels, ces criminels d'Urbanz – ; donc sous prétexte qu'ils étaient experts dans l'art de régler les carburateurs et à cause de quelques incidents liés à leur passion de la moto et des sports motorisés, ils étaient des scélérats et des criminels violents ! Est-ce que je croyais peut-être que c'était si facile que ça, de régler un carburateur ? Simple comme bonjour, de trouver la valeur thermique juste ? *Le réglage d'un carburateur exige une longue expérience, peut-être l'expérience de toute une vie,*

telle était leur devise. – Et d’expliquer la manière dont ils s’y prenaient: ils commençaient par placer une bougie neuve et procédaient à un essai en terrain marécageux ou en lisière de forêt. Au retour, on enlevait la bougie pour observer l’état des électrodes et de l’isolant, non sans avoir contrôlé au préalable la valeur thermique (ne *jamaïs* omettre de contrôler au préalable la valeur thermique ; à chacun d’eux, à un moment ou un autre de sa jeunesse, il était arrivé d’omettre de contrôler la valeur thermique avant d’observer l’état des électrodes et de l’isolant, et cela lui avait valu de recevoir de l’aîné un fameux coup de poing, un souvenir comme ça, il vous restait toute la vie). Est-ce que le mélange est enrichi ? demandaient-ils alors, en cercle autour de l’engin, au crépuscule, baignés dans une paix profonde, est-ce que le mélange est enrichi ? (Car connaître les proportions du mélange, c’était comme qui dirait détenir la théorie des humeurs de l’engin...) Est-ce que le mélange est enrichi, demandaient-ils ainsi tout en examinant l’engin, le gicleur principal était-il bien réglé ? Est-ce que le gicleur principal était bien réglé, répétaient-ils d’un ton menaçant avant de se mettre à gueuler: non, il n’était pas bien réglé ! Le mélange était trop maigre ! Regardez donc, les électrodes sont noires ! Le filetage

de la bougie a changé de couleur et – c’est à peine s’ils osaient regarder – l’isolant est blanc à cause de la surchauffe, ce bon isolant ! À vrai dire c’était bien souvent le contraire qui se produisait: Est-ce que le gicleur principal était bien réglé, demandaient-ils avant de hurler de rage (plus d’une fois, dit-on, on les avait comparés à des loups): Non, il n’était pas bien réglé, le mélange était trop gras ! Là, mais regardez, allez, tout est noir de suie. Les électrodes et l’isolant calaminés, bon dieu ! À quoi reconnaissaient-ils que le réglage du gicleur principal était juste, ni trop pauvre, ni trop riche ? Eh bien c’est à un détail tel que seuls leurs yeux exercés étaient capables de l’apercevoir, à la couleur café de l’isolant. Réglage réussi du gicleur principal, délicieuse couleur café de l’isolant, s’exclamaient-ils en de tels instants dans la nuit de Styrie, ou bien ils se contentaient de le penser, dans un moment de recueillement. Car ce gicleur principal avait une influence capitale sur le dosage du mélange entre les positions demi-régime et plein gaz ; plus grande était l’ouverture du gicleur, plus importante était la quantité de carburant qui passait et plus riche était le mélange ; plus petite était l’ouverture, plus pauvre était le mélange, tout cela sans qu’un cas soit plus avantageux que l’autre. Non, un mélange trop riche entraînait une

mauvaise accélération, le moteur ne tournait pas régulièrement, à bas régime, la bougie s'encrassait, l'ouïe du conducteur était troublée par un bruit d'échappement bien trop grave. Le mélange devait être trop riche, constatait celui d'entre eux qui, souvent, ne rentrait qu'au petit jour d'une course d'essai dans les marais, le bruit d'échappement était à la limite de la normale, bien trop grave, le moteur ne tournait pas régulièrement et je parie que la bougie est très encrassée... Et s'ils avaient dosé un mélange plus pauvre – pas trop pauvre, espéraient-ils – en réduisant l'ouverture du gicleur, aussitôt ils se demandaient: est-ce que le moteur ne va pas chauffer, est-ce que l'accélération ne sera pas irrégulière ? Et les voilà déjà qui imaginaient le pire: *est-ce que le moteur tinte ou cliquète ?* Ne distinguait-on pas un tintement, un cliquetis dans le vrombissement du moteur ? Je crois que ça tinte, je crois que ça cliquète, plus le moteur est bruyant, plus il est difficile à entendre, ce tintement, ce cliquetis, ce bruit capable comme nul autre de rendre fou le motard qui dispute un cross ou un rallye, fou à se cogner la tête contre les murs s'il s'en trouvait sur sa route. Fébrile, le regard vitreux, avec des maux de tête et des bourdonnements que seul un coup de massette aurait pu supprimer, à chacun d'eux il était arrivé au



moins une fois de rentrer d'une course d'essai dans cet état-là, tout juste capable de mettre pied à terre ou de se laisser tomber avec la moto sur le sol de la cour, et dans ce cas, disait l'aîné, pas la peine de demander si le moteur tintait ou cliquetait, la réponse était déjà là. Mais ce tintement, ce cliquetis, n'était pas forcément dû à une ouverture trop petite du gicleur, peut-être s'était-on également trompé en calculant l'indice d'octane du carburant, et de toute façon, sagesse ancestrale chez les Urbanz – un réglage absolument juste, cela n'existait pas. Pour eux en tout cas, il fallait s'en tenir à ceci: air froid, mélange enrichi ; air chaud, mélange appauvri ; basse altitude, mélange normal. Mais il ne suffisait pas d'avoir élucidé ces questions ni observé ces règles d'or pour que le carburateur soit réglé, car, même si c'était difficile en soi, cela aurait été trop simple. En plus du gicleur principal, il fallait aussi être attentif au gicleur de ralenti, à la vis d'air, à l'aiguille du gicleur et au puits d'aiguille ! L'aiguille du gicleur et le puits d'aiguille, par exemple, avaient une influence capitale quand le moteur tournait entre quart et trois quarts de tour, l'aiguille qui montait et descendait dans le puits d'aiguille déterminait par sa forme conique la quantité de carburant diffusée ; la partie supérieure de l'aiguille était pourvue de quelques

encoches dans lesquelles la sécurité s'enclenchait de manière à maintenir l'aiguille dans le tiroir des gaz, là, comme ça, est-ce que je voyais ? Là aussi la règle était: un déplacement de la sécurité dans les encoches inférieures de l'aiguille provoque un enrichissement du mélange, un décalage vers le haut provoque le contraire. Tandis qu'ils étaient occupés à résoudre ce problème, à midi ou à minuit, été comme hiver, les Urbanz étaient envahis d'une mystérieuse fatigue qui, pour ne pas risquer de compromettre l'opération, les décidait à interrompre le réglage du carburateur pour somnoler un petit moment, non sans avoir au préalable tiré au sort celui qui monterait la garde. Mais alors ensuite ! Ensuite, revigorés par leur roupillon (qui les avait vus limer, tringler, troncher, défoncer, ramoner les serveuses des bars de Judenburg et Zeltweg, toutes idées qui étaient proscrites chez les Urbanz, si violents qu'ils fussent, car les choses devaient rester dans la famille), alors ils se consacraient au gicleur de ralenti et à la vis d'ajustage du ralenti: ces deux organes contrôlaient le mélange quand le moteur tournait à un régime situé entre ralenti et huitième de tour. Et ils serraient et desserraient la vis d'ajustage, et ils réglaient l'arrivée d'air. Avons-nous besoin d'un mélange plus riche, demandaient-ils, et ils serraient

lentement la vis d'ajustage du ralenti, ou bien plus pauvre, et ils tournaient la vis en sens inverse. S'ils étaient insatisfaits du résultat, si ce résultat laissait craindre une conduite difficile sur terrain glissant et bourbeux, ils finissaient par remplacer le gicleur de ralenti ; mais quant à en faire davantage, ce n'était plus de leur ressort. Le moment de vérité était enfin arrivé : aurons-nous trouvé le mélange idéal, aurons-nous réglé le carburateur comme il faut, se demandaient calmement les Urbanz sans rien laisser paraître de leur excitation, tandis que lui, l'aîné, désignait l'un des frères pour l'essai décisif qui, à travers les terrains marécageux, pourrait le conduire jusqu'à Zeltweg, jusqu'à l'autodrome, et l'enjoignait de contrôler en route le dosage du mélange en observant l'état de la bougie d'allumage. Et déjà le frère arquait vers le portail, sur la KTM ou la Honda, et les frères restés en arrière n'avaient plus qu'à attendre, mais sans angoisse, ça non, jamais ; s'il ne rentrait pas de sa course, ils prendraient acte de son absence, de sa mort probable, avec une mine impassible, une mine pour ainsi dire profondément styrienne ; mais si, boueux, couvert de gadoue, épuisé et pourtant heureux, il rentrait en disant tout bas : super... au poil, le réglage... alors il se posait sur leurs visages comme un air transfiguré. – Le

réglage du carburateur, disait l'aîné, c'était quelque chose qui n'avait pas son pareil.

Mise en ligne le 2 mars 2011

OeO (Œuvres ouvertes)

*avec l'aimable autorisation  
des éditions Absalon*