

Dirk Mangartz

111

HISTOIRES SUR HARLEY À CONNAÎTRE ABSOLUMENT



emons:

Avant-propos

L'histoire de Harley-Davidson, la marque américaine de motos, est riche en anecdotes. Depuis 1902, date à laquelle deux amis rêvant de posséder leur propre entreprise de motos s'enferment dans un petit garage, le fabricant de motocyclettes a connu d'innombrables revers de fortune. Parfois, il a dû lutter pour sa survie avant de revenir, quelques années plus tard, au sommet et d'enregistrer d'incroyables records de vente. L'entreprise a traversé des crises économiques, survécu à plusieurs rachats et a même acquis d'autres sociétés. En cours de route, Harley-Davidson a fêté de nombreuses victoires sportives, a été à l'origine de grandes innovations techniques et choyé ses fans les plus fidèles. Depuis les années 2000 notamment, la marque connaît une croissance époustouflante, reflet de son histoire, mais aussi de son engagement pour l'avenir de la mobilité.

Ce livre, une véritable biographie de Harley-Davidson, évoque toutes ces facettes en détail et propose ainsi une lecture riche et captivante en 111 histoires qui laissent transparaître la passion de la moto. Il relate des faits historiques, des anecdotes peu connues et des aventures extraordinaires qui donnent une vision totalement nouvelle de la marque de Milwaukee.

Car si une Harley-Davidson est avant tout un moyen de se rendre d'un point A à un point B, le logo « Bar and Shield » représente bien plus que cela. Les motos équipées du légendaire moteur V2 transportent non seulement le pilote et son passager, mais aussi le rêve américain. Elles sont un symbole de liberté et d'indépendance et réunissent comme par magie une foule gigantesque de fidèles en une grande famille. Ce livre est dédié à toutes ces personnes – les fans de motos Touring, les gars bien entraînés, les pilotes sur circuit, les *chopper-ladies* coriaces, les vieux rockers, les *e-bikers* et les individualistes sur leurs customs.

Dirk Mangartz

11 L'Electra Glide

Un bouton discret sur le guidon

Au milieu des années 60, tous ceux qui recherchent une moto de tourisme haut de gamme offrant un confort de conduite supérieur à la moyenne ne peuvent que se tourner vers la Harley-Davidson FL/FLH. Il n'y a alors guère d'alternative sur le marché aux puissantes Duo Glide avec leur moteur en V de 1 200 cm³. Avec sa large selle *buddy seat*, son pare-brise, ses cale-pieds et ses sacoches latérales, le *King of the Highway* transporte ses passagers plus confortablement qu'aucune autre moto. Seul le démarrage au kick exige de l'adresse et de la force dans le mollet, voire, parfois, si le moteur ne veut pas démarrer immédiatement, une bonne dose d'endurance.

Pour pouvoir offrir le luxe ultime de la simplicité du démarrage, les développeurs doivent trouver une solution. Les fabricants japonais ont depuis longtemps montré la voie et équipé leurs motos beaucoup plus petites de démarreurs électriques perfectionnés. L'entreprise américaine adapte donc un démarreur électrique sur le moteur Panhead. Le vaisseau amiral, lancé en 1965, est fièrement baptisé du nom d'Electra Glide, un titre accrocheur que l'on retrouve encore aujourd'hui dans la gamme des modèles.

Pour pouvoir faire fonctionner le démarreur à bouton-poussoir, il faut convertir l'intégralité du système électrique en 12 V et implanter une batterie beaucoup plus puissante. L'augmentation de poids qui en résulte oblige à rigidifier le cadre et à renforcer les freins. En installant un arbre à cames différent et en augmentant la compression, le moteur acquiert une puissance de 8 ch. Au final, la FLH Electra Glide pèse 38 kg de plus que celle qui la précède, la Duo Glide.

La première Electra Glide, équipée du moteur Panhead vieux de 18 ans, reste dans les vitrines des concessionnaires pendant 1 an seulement, jusqu'en 1966, date à laquelle elle est équipée de la nouvelle génération de moteur, le Shovelhead. Bien sûr, ce nouveau modèle possède aussi un très pratique bouton-poussoir sur le guidon. Et surtout, il porte toujours le nom d'Electra Glide.

— Grâce aux démarreurs électriques, l'époque des démarrages fastidieux au pied s'achève enfin avec le lancement de l'Electra Glide en 1965.



12 — La Super Glide

La première moto design

Avec la Super Glide, Harley-Davidson répond pour la première fois aux souhaits d'une nouvelle clientèle qui n'a pas envie de rouler sur une moto Touring encombrante, démodée et trop tranquille. Le jeune designer en chef, Willie G. Davidson, mène son enquête pour découvrir le type de moto que préfère la nouvelle génération – qui s'identifie au mouvement « Flower Power » et aux *outlaws* (groupes de motards hors-la-loi). Malgré le scepticisme des plus conservateurs au sein de l'entreprise, le jeune directeur créatif présente en 1971 la combinaison élégante d'un moteur de 1 200 cm³, d'un cadre à double boucle et de la roue arrière de 16 pouces de l'Electra Glide avec la fourche fine et la roue avant de 19 pouces des modèles Sportster. Il couronne le tout d'un réservoir de carburant de 3,5 gallons redessiné et d'un ensemble selle-garde-boue arrière en polyester qui attire l'attention. Bientôt, la Super Glide, à l'origine uniquement disponible en noir ou en blanc, est baptisée Night Train ou Midnight Express.

Mais l'arrière massif, surnommé Boat Tail (« arrière de bateau »), ne séduit pas les clients. L'équipe de designers change rapidement de cap et, à partir de l'année modèle 1973, installe un garde-boue arrière plus traditionnel. Dès lors, le nouveau modèle connaît le succès. En 1974, la dénomination de ce modèle passe de FX à FXE quand un démarreur électrique très pratique vient s'ajouter au kick, qui était le seul type de démarreur proposé jusque-là. Cette manœuvre astucieuse permet de stimuler encore davantage les ventes. La FXE devient rapidement le modèle Harley-Davidson le plus réussi et la base de toute une gamme de motos customs.

Willie G. frappe dans le mille en cernant les besoins des motards américains ; les éternels sceptiques de la direction de Harley ne peuvent que l'admettre. À la suite du succès de la Super Glide, ils encouragent le designer à participer à des manifestations diverses pour observer les tendances et découvrir ce qui enthousiasme le public.



— La marque de fabrique de la première génération de Super Glide de 1971 est son arrière Boat Tail, surprenant mais impopulaire à l'époque.



27 — Le Sturgis Motorcycle Rally

Rassemblement géant dans les Black Hills

Lorsque le club de motards des Jackpine Gypsies organise son premier rallye de moto à Sturgis, dans le Dakota du Sud, le 14 août 1938, sous le nom de Black Hills Classic, personne n'imagine qu'il va devenir l'un des plus importants rassemblements de motards au monde. Après l'interruption partielle du Sturgis Motorcycle Rally pendant la Seconde Guerre mondiale en raison du rationnement de l'essence, la manifestation reprend et se développe régulièrement les années qui suivent. À l'origine, seuls des courses et des spectacles de cascadeurs sont organisés. À partir de 1961 s'y ajoutent des compétitions de motocross et de Hill Climbing (montée impossible). Depuis les années 2000, entre 500 000 et 750 000 participants assistent chaque année au Sturgis Motorcycle Rally. Ce qui signifie que cette manifestation concurrence la Daytona Beach Bike Week pour le titre de « plus grand rallye moto du monde ».

Aujourd'hui, le rallye dure 10 jours. Le Sidehack Saloon et The Iron Horse, au cœur de Sturgis, diffusent de la musique en plein air. Les stands de vente des fabricants de motos, des préparateurs et des accessoiristes s'alignent sur des kilomètres le long des rues principales. Les visiteurs n'ont pas le temps de s'ennuyer, car en plus de l'animation dans le centre-ville, de nombreux autres lieux dans la périphérie participent à la manifestation, comme le camping Buffalo Chip, une attraction légendaire de Sturgis qui propose des concerts de stars internationales.

Si vous en avez assez de toute cette agitation, montez sur votre Harley et faites une longue balade à travers les Black Hills environnantes ou jusqu'aux sites emblématiques du Dakota du Sud comme les Badlands ou le Mont Rushmore. De belles routes serpentent à travers les collines, du Spearfish Canyon et de l'Iron Mountain Road à la Needles Highway. Aucun doute : la combinaison de paysages désolés et de fêtes de motards exubérantes fait du Sturgis Motorcycle Rally une Mecque absolue pour tous les motocyclistes. Et encore davantage pour les pilotes de Harley.

— Pendant les 10 jours du Sturgis Motorcycle Rally, les stands de vente se succèdent le long de Lazelle Street et de Main Street.



33 — Tous les chemins mènent au V2 à 45°

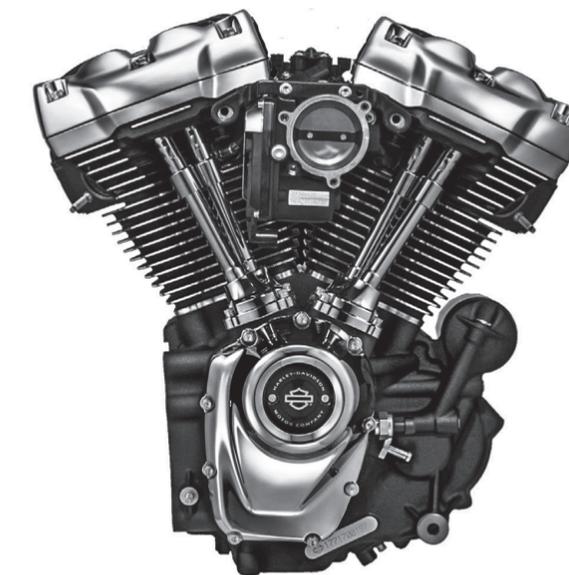
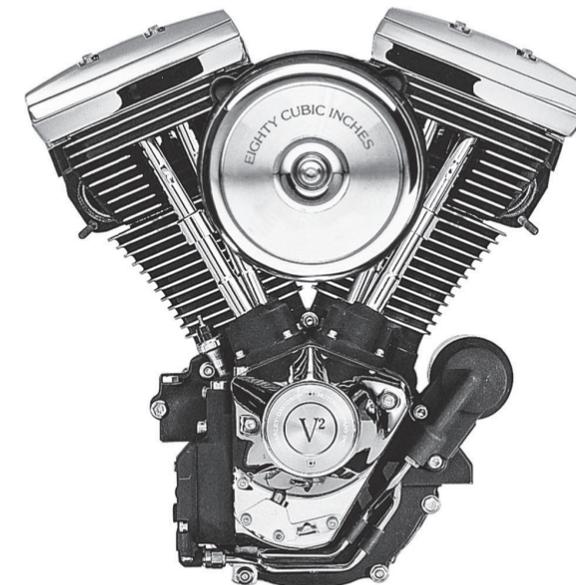
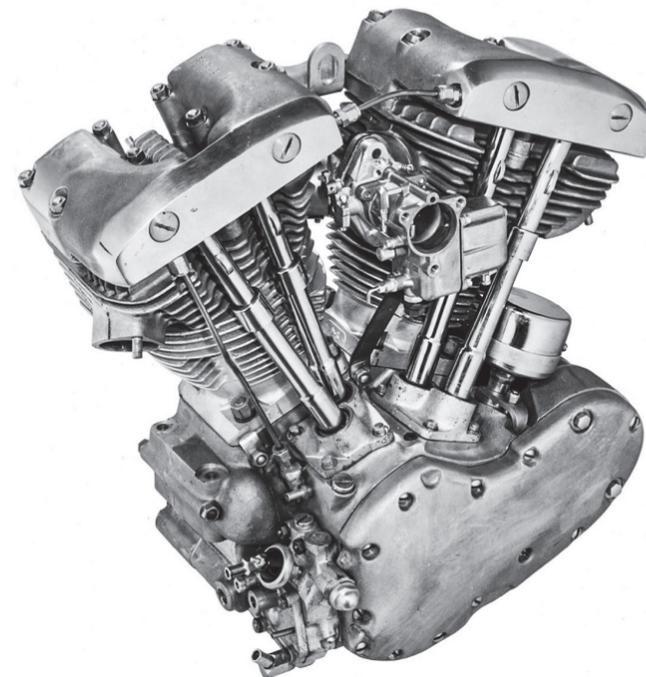
Retour vers le futur

Dans les années 60, Harley-Davidson s'engage dans la construction d'un classique, le V2 calé à 45° refroidi par air à soupapes en tête. C'est ainsi que le développement continu du moteur de 1200 cm³ Panhead conduit à partir de 1966 au « early » Shovelhead, dont le surnom est dû au couvre-culasse en forme de pelle. Après 1969, du fait de l'apparition d'un nouveau carter qui intègre l'alternateur, remplaçant la magnéto, les connaisseurs qualifient ces modèles de Shovelhead. En 1984, Harley-Davidson présente le moteur Evolution, le premier moteur entièrement en aluminium. Le centre d'essai de Porsche en Allemagne contribue grandement à la conception de ce moteur de 1340 cm³. Deux ans plus tard, le moteur de la Sportster, connu sous le nom d'Evo-Sportster, bénéficie lui aussi de matériaux modernes.

Une nouvelle génération de moteurs pour les Big Twins apparaît en 1999 avec le Twin Cam. Comme son nom l'indique, ce V2, qui a initialement une cylindrée de 1449 cm³, est équipé de 2 arbres à cames (en bas). Sur les modèles Dyna et Touring, le moteur est boulonné au châssis par des silentblochs pour réduire les vibrations. Sur les modèles Softail, en revanche, on installe le Twin Cam B qui limite les secousses liées à sa conception grâce à 2 arbres d'équilibrage.

Dans le même temps, Harley développe – une fois de plus avec Porsche – le moteur Revolution. Ce moteur V2, destiné à la série de modèles VRSC (V-Rod) présentée en 2002, n'est plus un moteur de conception classique, mais un ensemble complexe recherchant de hautes performances. Contrairement au concept classique de Harley, le moteur Revolution de 1130 cm³ et 1250 cm³ à refroidissement liquide calé à 60° à 4 arbres à cames en tête et 4 soupapes par cylindre. Pour la nouvelle série Street construite en Inde, un plus petit moteur Revolution X de 500 ou 750 cm³ est également développé à partir de 2014.

Le Milwaukee Eight est également ultramoderne, mais beaucoup plus proche de la tradition de Harley. Depuis 2017, cette nouvelle série de moteurs Big Twin V2 équipe dans un premier temps les modèles Touring. Disponible en 1745, 1868 ou 1923 cm³, ce moteur à 4 soupapes est un V2 calé à 45° avec un seul arbre à cames. Le Milwaukee Eight s'inscrit donc pleinement dans la tradition de ses prédécesseurs et est un digne descendant du Flathead, du Knucklehead, du Panhead et du Shovelhead.



— De gauche à droite: le moteur Shovelhead apparaît pour la première fois en 1966 et est remplacé par le V2 Evolution en 1984. Moteur Twin Cam 88 de 1999, moteur Revolution de 2002 avec une disposition radicalement nouvelle. Le Twin Cam 99 de 2007 est suivi par le Milwaukee Eight en 2017.