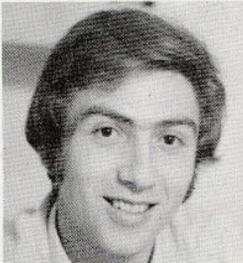


qui  
es-tu  
Pierre



## HARLAY?..

*comment as-tu  
commencé  
en  
compétition?*

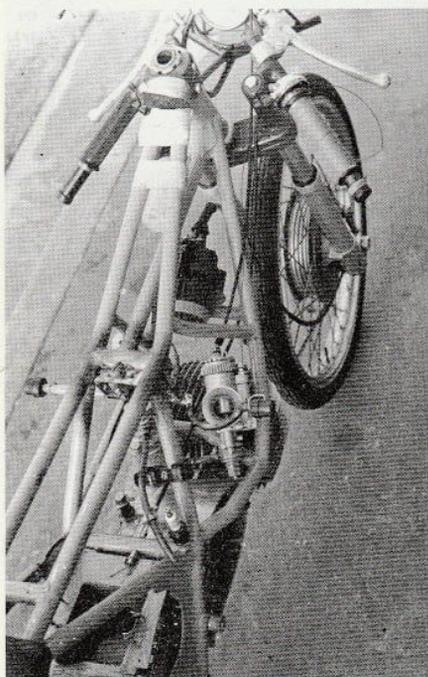
— En 67, avec un vieux Paloma que j'avais bricolé pour courir en « sport », mais j'avais monté une optique de « Cady » qui ne faisait pas « phare-code », si bien que je fus classé en « course »... ! avec Vigreux et son Renn-Florett 12 vitesses... Je n'ai d'ailleurs couru qu'une fois avec lui ; c'est un souvenir merveilleux, je me suis fait prendre 3 tours sur 12 ! Ce qui était formidable, c'était de se faire doubler par lui : le nez dans la bulle j'avais du vent et tout à coup « bzioum »... je roulais à 95, il me passait à 150 !... J'étais heureux car, tout de même, c'étaient des essais qualificatifs et je me frottai à des « clients » comme Rocca ou Vigreux, ce qui était un honneur !...

Après, j'ai compris que c'était sans espoir et, avec un Mondial, j'ai tenté les « sport » vraiment dans l'esprit de la formule : un carénage de Derbi, un pot de détente, un polissage mais sans changer les caractéristiques, sans « grattages » comme on peut en faire maintenant sur un Kreidler. J'arrivais sur les circuits par la route avec la machine, en silencieux, le pot de détente et les outils dans une sacoche posée sur les genoux... Ça n'a pas valu un clou ! Il y avait des garçons qui savaient travailler, comme Morreau, et avec la même machine ils me passaient avec vingt bornes ! C'était en 68, le championnat fut écourté pour cause d'« événements » !...

J'avais bien pensé, c'était bien un Mondial qu'il fallait... Seulement il aurait fallu savoir s'en servir et l'affûter... Par contre, en 69, c'était couru d'avance, il fallait un Kreidler. J'ai donc bradé mon Mondial, son carénage, et acheté un « R.S. » avec son kit... J'étais plein de bonnes idées : alléger au maximum, mettre des jantes « Akront » des pneus « racing », couper les amortisseurs arrière, rien que du travail sur la partie cycle car pour le moteur, le kit m'évitait de partir à l'aveuglette, comme c'est souvent le cas lorsque l'on travaille des cylindres de série en grattant !...

C'est à cette époque que j'ai appris à faire du polyester : par les petites annonces j'ai eu l'adresse de Solo-plast qui m'a répondu de m'adresser au dépositaire de Paris : Adam, 11 bd Edgard Quinet (14<sup>e</sup>). J'ai donc acheté leur livre sur la technique, bien « potassé » la question et réalisé mon premier moule : le réservoir, un drôle de travail !... Sur un bâti de bois recouvert de grillage et bourré de papier j'ai fait une forme en plâtre bien poncée, impeccable ; ensuite je l'ai moulée avec de la résine et du « gel coat ». Le moule sec, il fallut casser le plâtre... A part cela, pas de difficultés majeures... Si pourtant : ma femme qui n'apprécie pas les odeurs !...

## Pierre, parle-moi un peu de ton treillis...



— Ah oui, mon cadre !... J'avais entendu des trucs terribles sur la fabrication et j'ai longtemps hésité. Un jour, nous nous sommes lancés avec mon père ; c'était la première fois qu'il m'aidait... J'ai toujours rencontré des gens très gentils qui me prenaient sans doute pour un farfelu : vouloir faire un cadre, ça ne paraît jamais très sérieux ! Je suis allé chez Weber, rue de Poitou, et je suis tombé sur un type qui connaissait très bien la question car il fournissait la plupart des sidecaristes. Tout de suite il m'a proposé du tube « aviation » ; le seul ennui, c'est que ces tubes coûtent en gros quatre fois le prix de l'étiré normal ! J'estimais que, pour débiter dans la construction, mettre vingt mille francs dans du tube, ça faisait cher ! Mon cadre m'est revenu à cinq mille et des poussières ! Bien entendu je ne compte pas les heures de main-d'œuvre !... C'est un cadre qui reviendrait à plus de cent mille dans le commerce !... Quand on sait ce qu'il faut d'attention, de patience et de soins, ce n'est vraiment pas cher... Pour tout outillage : un marbre, une équerre, un mètre métallique, un niveau et un poste de soudure autogène..., tu vois, rien d'extraordinaire ! Pour les cotes, nous avons utilisé celles du cadre d'origine, sauf pour la garde au sol ; pour diminuer le maître-couple, le moteur est plus haut de cinq centimètres. La machine balance très bien mais il faut la remonter avec plus de force qu'un « RS tôle »... Les tubes achetés, mon père les a bourrés avec du sable à sabler les bougies. Pendant une semaine ils sont restés dans un coin de l'atelier. Avec le chalumeau, nous les avons cintrés... la première partie

assemblée fut la colonne de direction et la partie haute, puis le berceau du bas, les croisillons et les attaches moteur. Pour le dessin du cadre nous avons copié le Linto. c'est solide et sûr !... L'instant d'émotion c'est lorsque nous avons monté les roues, la fourche, les amortisseurs, que nous avons mis la moto bien droite et regardé de face pour voir si les roues étaient bien alignées : c'était parfait du premier coup... je n'y croyais pas ! Toujours je m'étais imaginé que l'on montait un cadre du mieux que l'on pouvait et qu'ensuite, il fallait tout dégauchir, trouver un alignement plus ou moins correct à l'aide d'un spécialiste... Mon père, lui, était confiant ; il est vrai que c'était lui qui avait fait les soudures, pris les cotes et tout vérifié... Finalement, je crois qu'il a bien travaillé et que nous avons eu de la chance.

Une fois pourtant à Dinan, dans une courbe du fond, la machine avait tendance à guidonner et j'ai craint un instant qu'il faille monter un frein de direction. En fin de compte, c'était le truc bête : le pneu arrière n'était pas suffisamment gonflé !...

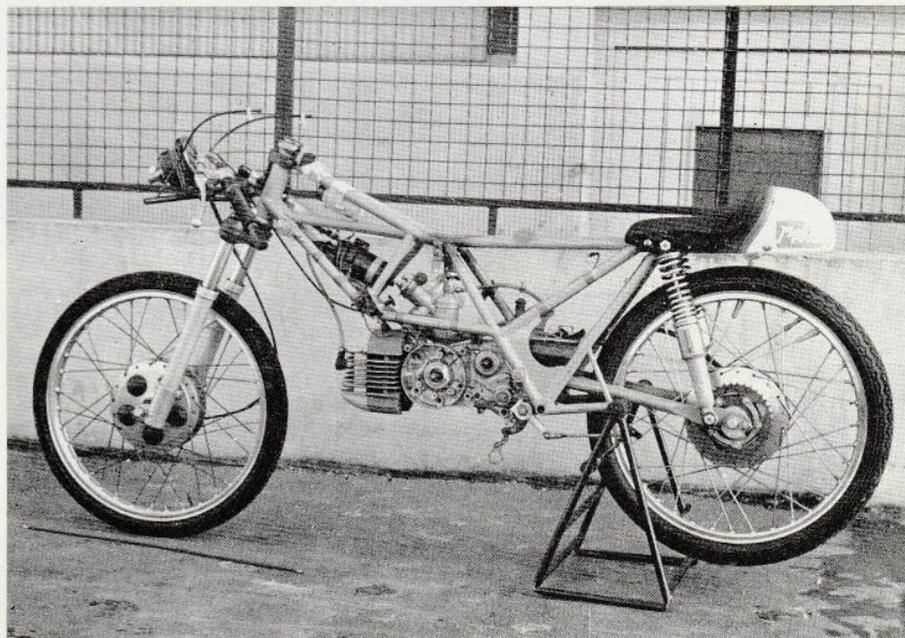
A Dinan on est toujours un peu paniqué car il y a plusieurs montes dans la journée. Jamais je n'avais été aussi vite, mais il y avait Monin qui va très très bien et Godefroid « le Kamikase » sur une machine préparée par Aufrère : volant, cylindre, piston de série très très travaillés. Pas de trucs vraiment spéciaux, en alliage comme ci ou avec traitement comme ça, rien que des trous faits à la main, pourtant il va très vite, j'étais écœuré, par exemple, dans la courbe à gauche au fond, il me laissait sur place !...

*Ci-dessus :*  
un cadre plein d'astuces :  
porte-clé à bougie,  
bougie de rechange...  
et passage de carbu très travaillé.

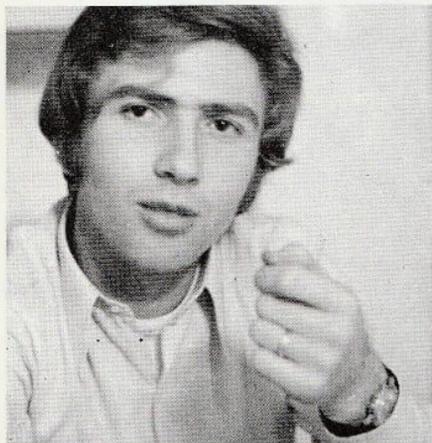
*Ci-contre :*  
une bonne copie du cadre Linto.

page suivante :  
« RS » de série, et « revu ».  
Notez la hauteur du moteur  
de la machine de course.

Dans le titre :  
un maître-couple  
vraiment réduit.



## que penses-tu du pilotage sur tes machines?



— Tu sais, je n'ai pas eu beaucoup de machines et il m'est difficile de faire des comparaisons mais, entre le Mondial et le Kreidler, c'est le jour et la nuit. De série, le « RS » est déjà plus méchant que le Mondial « de course » alors, avec le kit !... La première fois, avec le cadre allégé et le kit, aux essais dans un bout droit, j'ouvre les gaz et lâche sec l'embrayage — comme sur le Mondial — et me retrouve sur la roue arrière... Sous la secousse, le dossier de la selle s'est cassé, ma combinaison s'est prise dans le bouton de fixation de l'amortisseur. Du bout des doigts j'ai récupéré le guidon... ce fut ma première impression ! Affolant sur le coup ; avec le braquet d'origine je montais quatre secondes plus vite à Lapize... Un autre exemple : avec mon Paloma, sur le « trois kilomètres », mon meilleur temps était 3 minutes 15. Au « Critérium » je tournais en 2,12, Vigreux avec le douze vitesses faisait 2,2... A mes débuts j'étais persuadé qu'aux « Deux Ponts » tout le monde tournait à la même vitesse et que j'allais aussi vite avec mon Paloma que Le Toumelin avec son Derbi. En vérité je me rends bien compte maintenant que l'on passe nettement plus vite... avec le Mondial je passais la Ferme le nez dans la

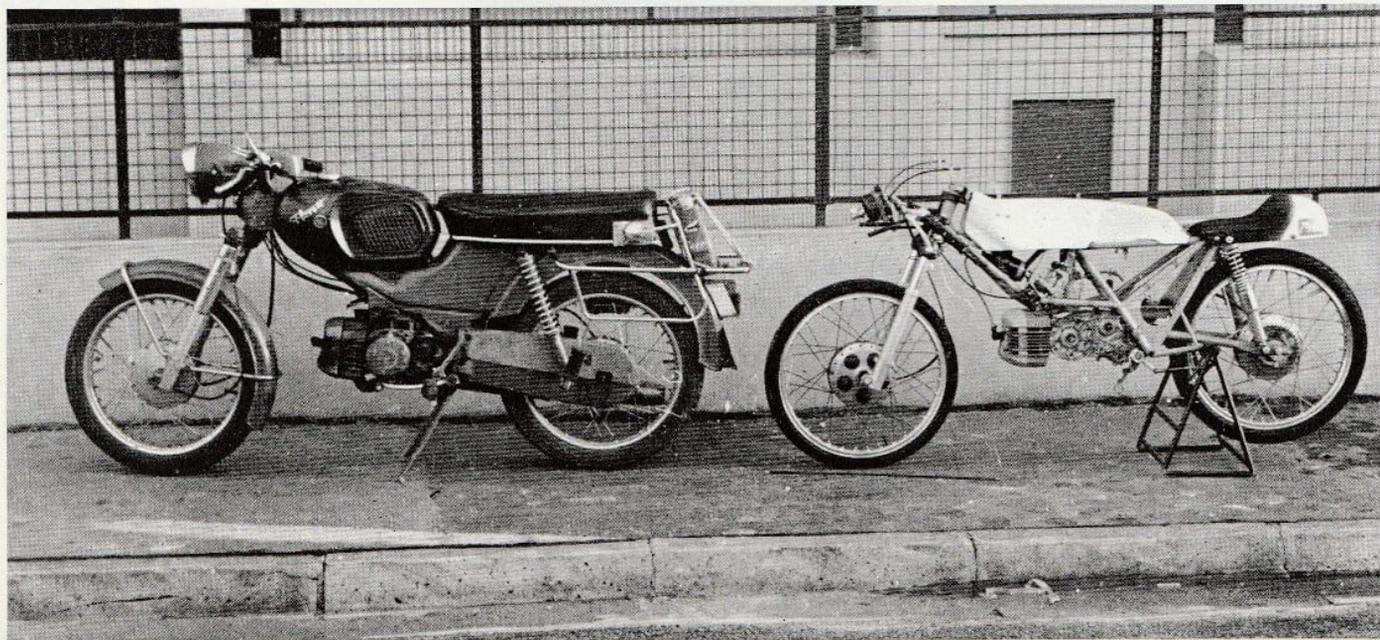
bulle, c'était un virage que j'adorais : le côté de ma botte touchait par terre, j'aimais beaucoup, ça ne posait pas de problème ! Maintenant, je me suis aperçu que ce qu'on disait était vrai : la Ferme est un virage vicieux, son profil n'est pas constant son revêtement est moche. Au moment où tu remets « la sauce », il n'a plus le profil qu'il faudrait, principalement lorsqu'il pleut ; c'est pas très bon ! Par contre j'aime le Faye qu'au début je détestais. Il est vrai que lors de ma première course, pendant le tour de reconnaissance derrière la voiture j'arrivais à fond en queue de peloton et, dans le Faye, il y avait au moins six gars répandus avec leurs machines !! Je me suis frotté contre le mur en ciment et arrêté à cinquante centimètres de Vigreux ! Tout le monde est reparti sauf un, visage en sang. Pour ma première expérience, j'étais servi !...

J'en « voulais » tellement que, malgré tout, j'ai persévéré... J'ai eu la chance de me qualifier alors qu'un copain qui avait perdu son volant aux essais a tout abandonné. Pourtant, dans les « tours de pâté de maison », il était plus rapide que moi. Mais il m'a fallu attendre deux ans pour avoir un résultat !...

## que penses-tu des machines autres que Kreidler?

— Tu sais, il n'y a pas beaucoup d'autres : les Derbi sont toujours aussi rapides mais souffrent d'un manque de pièces ; les Guazzoni, il y en a trop peu pour les juger ; celui de Dubois marche bien pour deux raisons : d'abord, il va très vite et ensuite, c'est Dubois ! Il y en a qui ne l'aiment pas mais moi, j'ai eu l'occasion d'essayer de le suivre

et je t'assure que c'était du beau spectacle ! Je pense que, comme ses amis le disent, « avec une trottinette, il gagnerait encore » ! Par contre, Morreau n'a pas obtenu de résultats... Je pense que c'est dû en partie à des problèmes mineurs de refroidissement liés à la découpe de son carénage...



## Pierre, es-tu content de ta saison?

— Bien sûr, pour plusieurs raisons : les résultats ne sont pas mauvais, deuxième national c'est pas mal mais, également, il y a maintenant l'aide de mon père pour les problèmes techniques et je me sens favorisé par rapport à des garçons comme Bouaher, qui se débattent avec des tas de problèmes. Par

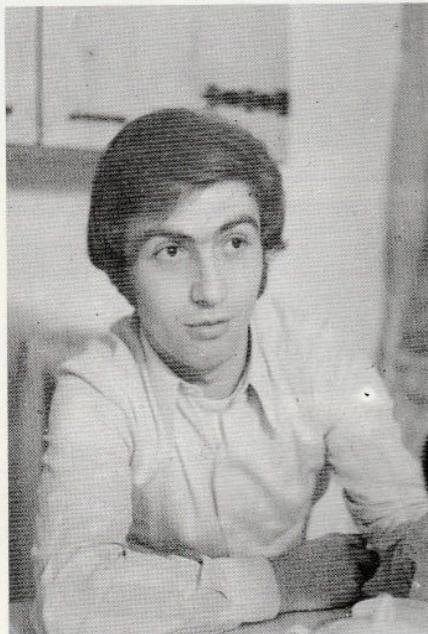
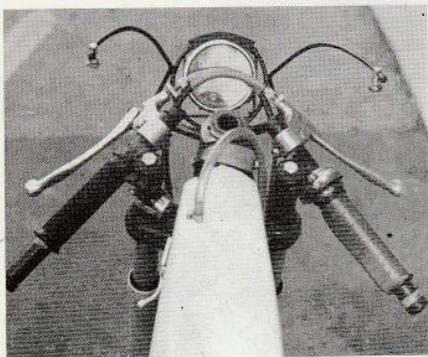
exemple, il avait tout un système de repose-pieds moulés en polyester car il ne dispose pas de poste de soudure ; c'était efficace mais un peu curieux. A Dinan, un certain nombre de pilotes l'ont « charrié » ; il n'empêche que, malgré tout, il l'a eue, sa médaille, au classement national... et qu'il n'y en a que trois !

## comment vois-tu la prochaine saison?

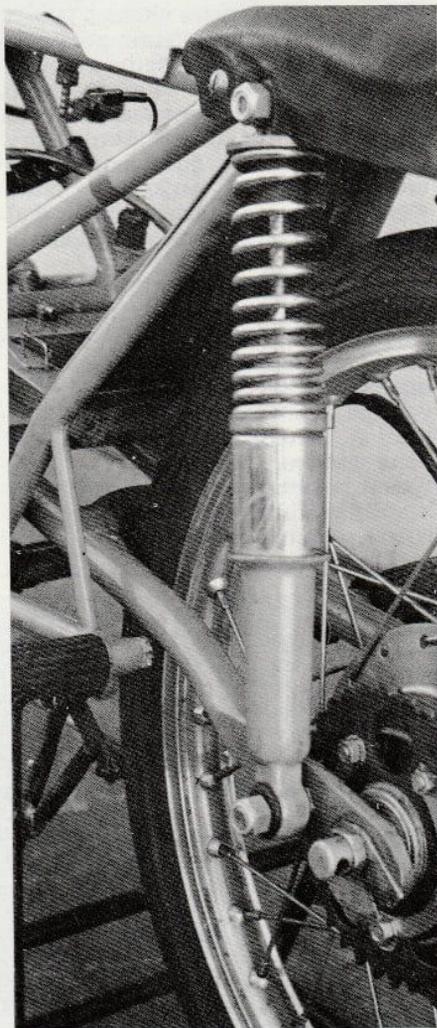
— Là, aucune idée ; peut-être passer inter avec une nouvelle machine... Sincèrement, je pense n'avoir la réponse qu'à la reprise des licences.

## tu ne raccroches pas?

— Non.....



Le poste de pilotage.



On a monté des amortisseurs « maison ».



Fourche et freins sont de série, mais ont été allégés.