

LA MOTO AUX USA

Harley-Davidson, Indian,



1903

Silent Grey Fellow

C'est le nom de la toute première Harley-Davidson. Un monocylindre prend place au centre d'une frêle partie-cycle, très proche de celle des bicyclettes de l'époque.



1906

Du cabanon à l'atelier

Installé le long de l'avenue qui allait bientôt prendre le nom de Juneau, l'atelier H-D souligne le départ d'une vraie production motocycliste. De 6 employés du début, l'atelier est déjà passé à 18.



1907

Premier site de production

La Harley-Davidson Motor Company est inscrite au registre des entreprises américaines. La production est répartie entre les 4 fondateurs, et ceux-ci se mettent à la recherche des premiers concessionnaires. L'histoire est en marche.

1908

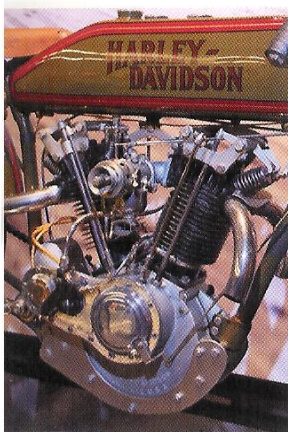
Walter Davidson

Walter Davidson pose avec sa machine après avoir établi un record de faible consommation : 188 miles (302 km) avec seulement 1 gallon de carburant (3,7 litres), soit une conso de 1,2 l/100 km. On commence à parler de lui...



En 1901, un immigré suédois du nom de Carl Oscar Hedstrom met au point à Springfield (Illinois) un vélo à moteur à explosion. C'est cette même année qu'il fondera, avec son associé George Hendee, l'Indian Manufacturing Company. Deux ans plus tard, à Milwaukee, dans le Wisconsin, les deux amis William Harley et Arthur Davidson, aidés par un dessinateur allemand immigré depuis peu aux USA, construisent une nouvelle moto à seulement trois exemplaires. C'est le début d'une grande et longue histoire. En 1907, la Harley-Davidson Motor Company est inscrite au registre des entreprises américaines. William Harley est le directeur technique de la marque, Arthur Davidson le secrétaire et le directeur commercial, alors que ses deux frères Walter et William Davidson sont nommés respectivement

président et directeur de l'usine de Milwaukee. À la fin de l'année 1907, William Harley sortira son projet de moteur bicylindre en V à 45° qui reste, aujourd'hui encore, le symbole de la marque. C'est toujours en 1907 qu'un vélo avec un moteur Excelsior Autocycle verra le jour à Chicago, grâce à deux années d'études de l'Allemand Ignaz Schwinn. L'histoire de la moto américaine est condensée dans ces trois marques - Indian, Harley-Davidson et Excelsior - même si, de nos jours, seule la deuxième demeure active. En ce qui concerne le marché en ce début du XX^e siècle, peu de statistiques sont disponibles. Tout comme il est difficile de savoir combien de constructeurs étaient réellement en activité - certains historiens avancent le nombre de 200 - et quelle était

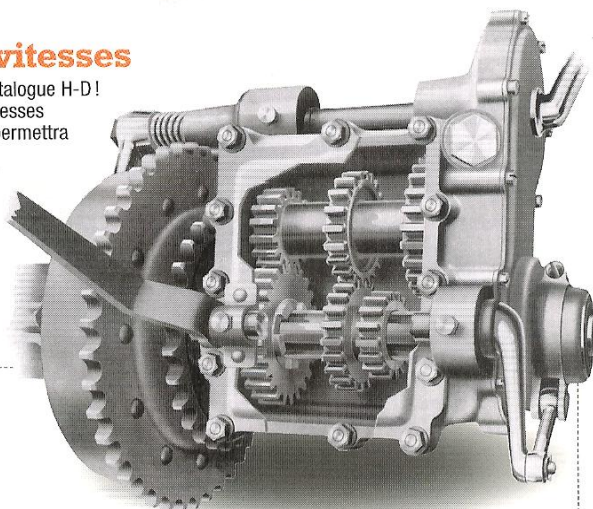


1909 Premier V-twin H-D

L'usine planchait dessus depuis quelque temps. Et voici qu'apparaît le premier twin, avec ses cylindres inclinés à 45°. Il prend place dans la première machine de production, le modèle 5D. Ce moteur deviendra le symbole de la marque.

1915 Boîte 3 vitesses

Nouveauté au catalogue H-D! Cette boîte de vitesses à trois rapports permettra à l'utilisateur de profiter au mieux de sa mécanique, lui donnant notamment une plus grande allonge sur le plat.



1908 Ford Model T

Avec un prix de vente relativement proche des motos de l'époque, la Ford Model T freine considérablement l'essor de la moto. Normal: face à son moteur de grosse cylindrée, sa marche arrière et sa bonne capacité d'emport, le deux-roues peine à rivaliser.

1913 Excelsior 7C

Cette année-là, la marque Excelsior commercialise la 7C, une machine mue par un twin de 974 cm³ à une seule vitesse. C'est le premier multicylindre pour cette marque, qui produisait jusqu'alors des monocylindres depuis 1908.



leur production. En revanche, le rôle de la moto en Europe et aux USA apparaît, à cette époque, clairement différent. Alors que sur le Vieux Continent, elle a souvent une fonction utilitaire, ce n'est pas le cas aux USA, à cause d'un réseau routier peu développé et de la rapide diffusion de l'automobile: en effet, pratiquement aucune moto de petite cylindrée n'est construite. Paradoxalement, malgré le rôle marginal de la moto dans la mobilité des Américains, Harley-Davidson et Indian seront, dans les années 1910 et 1920, les plus grands producteurs de motos au monde.

LA FORD T ET LA CRISE DE 1929

Deux facteurs très importants contribueront à freiner le développement de l'industrie moto aux USA dans les premières décennies du XX^e siècle: le premier est l'énorme diffusion de l'automobile, avec en particulier la Ford Model T, et le second l'effondrement de la Bourse de New York au mois d'octobre

1929. Avec un moteur quatre-cylindres de 2900 cm³, une boîte à deux vitesses plus marche arrière, des suspensions à lames et un châssis à longerons, la Model T entrera en production en septembre 1908 et y restera jusqu'en 1927. En 1914, grâce à une chaîne de montage très perfectionnée, Ford fabrique une Model T toutes les 93 minutes, et en une année, il réussit à fabriquer plus que toute la production des constructeurs moto. De plus, de 850 dollars pour les premiers modèles, la Model T ne coûte plus, à la fin des années 20, que 300 dollars. Et bien que Harley et Indian aient baissé leurs tarifs, le mal est fait. La chute de Wall Street, elle, se produit le 24 octobre 1929 et ses effets dureront jusqu'en 1932. Pendant ces quatre années, la production industrielle des États-Unis se réduit de 40%, et au début de 1933, on compte 13 millions de chômeurs. L'effet de cette crise sur l'industrie moto et la sous-traitance sera très lourd

1915

1929

La crise

La chute de Wall Street a un effet désastreux sur l'économie. Pendant les quatre années qui vont suivre, l'Amérique traverse une crise sans précédent. La production industrielle baisse de 40 %, le chômage et la pauvreté s'abattent sur le pays.



1929

de conséquences, et seuls Indian et Harley-Davidson survivront. La marque Excelsior, qui s'était concentrée sur la fabrication de très sophistiqués moteurs 4-cylindres, arrêtera la fabrication de motos en 1930 pour se dédier uniquement aux vélos.

DEUX MARQUES, DEUX DESTINS

Entre Indian et Harley, c'est cette dernière qui a l'assise financière la plus solide et le réseau de vente le plus efficace. Au début des années 20, H-D fonctionne avec plus de 2 000 revendeurs sur le territoire national et 67 importateurs dans le monde. C'est aussi à cette période que le bureau d'études conçoit la 740 cm³ de la série Flathead, une moto qui ne sortira de production qu'en 1972 du fait de son grand succès. Lorsque la crise éclate en 1929, la maison de Milwaukee produit 9 000 motos par an. En peu de temps, elle arrivera à une production de 3 703 machines (minimum historique de 1933) et sera même obligée

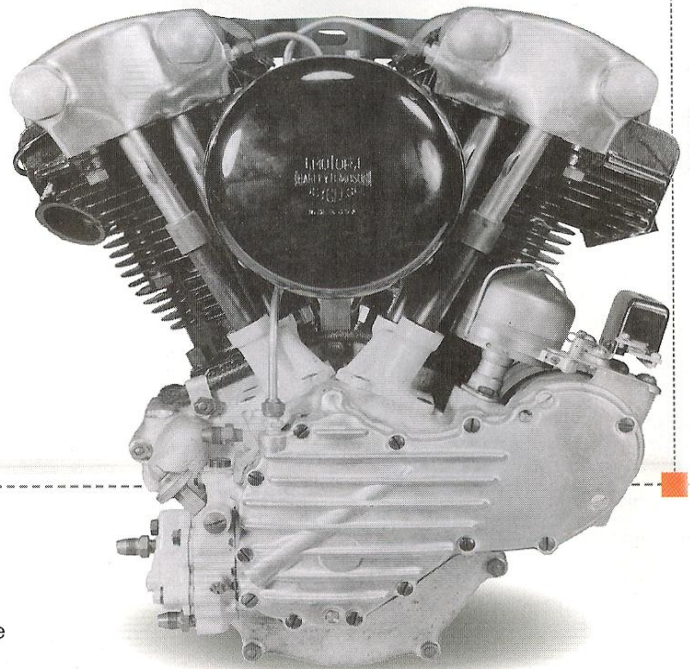


1933
Mauvaise
passe

Harley-Davidson et Indian sortent très fragilisés de la crise, Excelsior ne résiste pas et disparaît. Pour Harley, cette année de production est la pire de son histoire, avec seulement 3 700 machines écoulées.

1936 Knucklehead

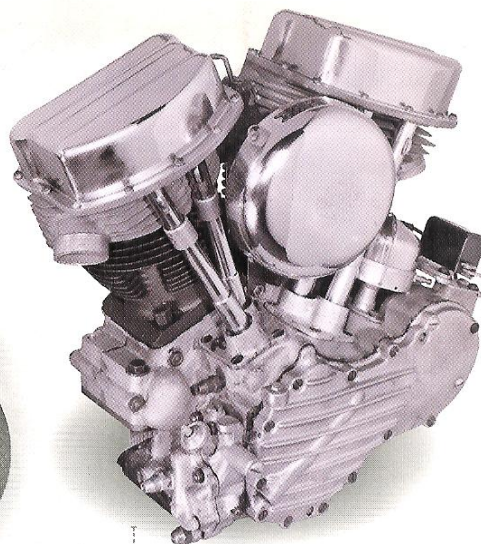
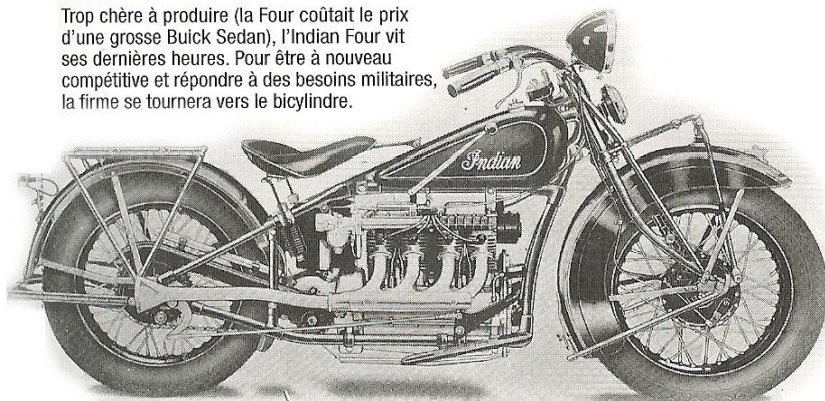
En raison de la forme de ses culbuteurs, ce moteur Harley a gagné le surnom de «Knucklehead», appellation qui évoque les os saillants du poing fermé. Cette mécanique adopte un système de circulation d'huile qui servira de base à toutes les mécaniques V-twin qui suivront.



de descendre les tarifs. La VLD 1 200, du haut de la gamme, ne coûte que 320 dollars en 1932, et le monocylindre Model C de 500 cm³ seulement 255 dollars... Mais cela ne suffit pas à faire vivre la marque, et Harley devra sa survie aux commandes de l'armée et de la police. Avec l'avènement de la Seconde Guerre mondiale, la demande toujours plus importante de l'armée sauvera définitivement Harley. La célèbre WLA, avec ou sans side-car, sera produite à 88 000 exemplaires en 1940... Indian ne connaîtra pas une telle réussite: après avoir fêté, en 1923, la fabrication de sa 250 000^e moto, la marque vit une grave crise, au point que ses fondateurs quittent la maison de Springfield à la fin de la Première Guerre mondiale. Mais grâce à une

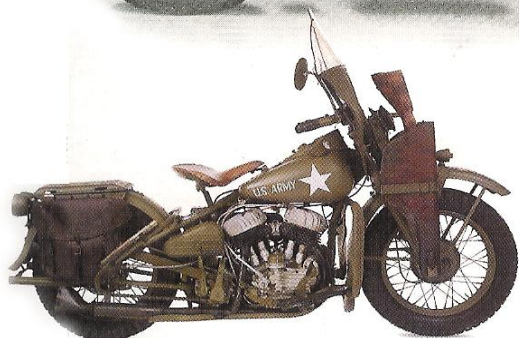
1940 Indian Four

Trop chère à produire (la Four coûtait le prix d'une grosse Buick Sedan), l'Indian Four vit ses dernières heures. Pour être à nouveau compétitive et répondre à des besoins militaires, la firme se tournera vers le bicylindre.



1948 Panhead

Le dénommé « Tête ronde » remplace le vieillissant Knucklehead. Il doit cette appellation à la forme caractéristique de ses couvre-culbuteurs, qui ressemblent à des moules à gâteaux (ou casseroles) renversés. Techniquement, cette mécanique fait désormais appel à des poussoirs hydrauliques pour commander les soupapes.



1947 Indian Chief

Pendant les années de guerre, Indian se consacre principalement aux engins pour militaires. Dans le civil, les modèles évoluent également et, en 1940, la Chief propose les garde-boues à jupe longue,



1942 WLA Army

La guerre fait toujours des heureux... Grâce à ce modèle destiné exclusivement à l'armée (avec ou sans side-car), produit à plus de 88 000 exemplaires, Harley-Davidson sort ragaillard du Deuxième Conflit mondial.

gamme assez complète, avec notamment les bicylindres Scout (500, 600 et 750 cm³), les Chief et les Super Chief, ainsi qu'à la bonne gestion de Paul Dupont dans les années de crise, Indian survit. La Seconde Guerre mondiale apportera également à la marque des commandes militaires (nettement inférieures à celles de H-D), mais cela ne suffira pas. L'usine ferme ses portes en 1953.

APRÈS-GUERRE, HARLEY RESTE, MAIS LES ANGLAISES ARRIVENT

Après la fermeture d'Indian en 1953, seul Harley-Davidson reste en activité. Entretemps, la marque de Milwaukee a perdu deux de ses fondateurs (Walter Davidson est mort le 7 février 1942 et William Harley le 18 septembre 1943). Lorsque la production civile reprend, la marque achète une nouvelle usine à la périphérie de la ville et s'apprête à lancer la « mode » Harley-Davidson. Ce sont les années de reconstruction, et les gens veulent oublier la guerre. La moto est alors présentée

comme objet de loisir et de liberté. Le rock 'n roll n'est pas encore arrivé, Elvis Presley ne déchaîne pas encore les foules, mais le message passe bien chez les jeunes. En 1948, H-D vend pratiquement 30 000 motos dans le pays. Toutefois, le monopole de Harley commence à s'effriter dès la fin des années 40. Les motos anglaises, techniquement bien plus modernes, débarquent sur le continent. Pendant les dix années qui vont suivre, la pénétration sera toujours plus importante, en partie grâce à un film qui fera date chez les motards américains : « The Wild One » (« l'Équipée Sauvage »), de 1953, avec Marlon Brando dans le rôle principal. Face à cette « invasion » de motos venant de la vieille Europe, les ventes Harley commencent à décliner. Déjà en 1951, la production diminue de moitié par rapport à 1948 (14 580 motos), alors que la même année, Triumph vend 2 730 machines aux USA. Les ingénieurs H-D réagissent en modernisant leur gamme grâce à des alliages légers et en adoptant le rattrapage hydraulique des soupapes. ●●●

1948



1953 Les Anglais débarquent

Du fait d'un film emblématique (« l'Équipée sauvage »), où Marlon Brando est le chef du Black Rebel Motorcycle Club au guidon d'une Triumph Thunderbird (au grand désespoir des directeurs de la firme pour l'image véhiculée), les ventes d'anglaises explosent.

1953

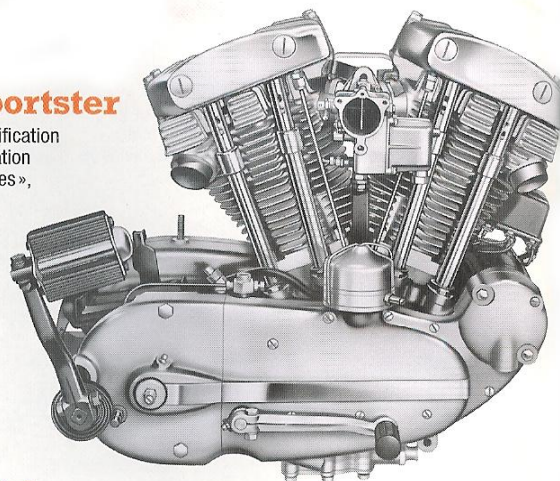
●●● Les bicylindres reçoivent les culasses Panhead, le sélecteur de vitesses passe au pied, la commande d'embrayage au guidon. Quant au Sportster 883, il pointe doucement son nez... et est toujours en vente actuellement... Mais il se profile à l'horizon des années 60 une autre menace, autant pour l'industrie américaine qu'anglaise : les constructeurs japonais !

L'ARRIVÉE DES JAPONAIS

Après la Deuxième Guerre, l'industrie japonaise est à genoux. Mais celle de la production de motos devient l'une des plus actives dans le pays. L'une des explications est que le besoin de mobilité est énorme dans le pays. Si, au début des années 60, les constructeurs japonais n'avaient pas spécialement pensé à l'exportation, ils sont, à la fin de la guerre, prêts à commencer les premières timides tentatives vers les

1957 Premier Sportster

Dans un souci de diversification et pour contrer l'importation de machines plus « jeunes », Harley sort le premier 883 Sportster, mû par le bloc Inronhead. Un vrai succès, car la machine plaît encore aujourd'hui.



1958 Yamaha YD-1

En collaboration avec un gros concessionnaire californien (Cooper Motors), la marque aux diapasons fait son entrée sur le sol US. La coopération fonctionne à merveille et, deux ans plus tard, Yamaha crée sa propre filiale.



USA. Ne se limitant pas à vendre leurs produits, ils introduisent de nouvelles méthodes de pénétration d'un marché. Après avoir d'abord proposé les produits censés intéresser les motards américains, ils analysent le marché local en menant des enquêtes sur les modes, les tendances, les habitudes ou les attentes. Yamaha est emblématique de cette démarche. En 1958, la marque d'Iwata signe un accord avec Cooper Motors, un gros concessionnaire californien, pour lui céder la distribution du bicylindre YD-1 sur le sol américain. L'opération se révèle positive... Deux ans après, Yamaha fonde, toujours en Californie, la Yamaha International Corporation USA. La nouvelle société assume de suite un rôle actif et suggère à la maison japonaise les modèles à construire. C'est ainsi qu'en 1967, la DT-1 250 est construite spécialement pour le marché américain, où elle rencontrera



1959

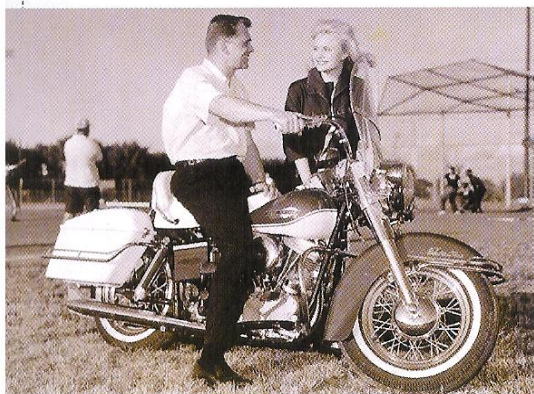
Triumph Bonneville

Un vrai carton ! Après la sauvage Thunderbird, Triumph lance la Bonneville, une machine qui se vendra à plus de 54 000 unités sur le sol US, une vraie prouesse.

1965

Electra Glide

Après le Sportster, c'est au tour de la désormais célèbre Electra Glide de faire son apparition. À l'époque, le démarreur était électrique (un must pour l'époque) et sa vocation d'avaler des kilomètres dans le confort séduit immédiatement.



un énorme succès. Les 12 000 exemplaires seront vendus en quelques mois...

Dans le sillage de Yamaha, les autres constructeurs adopteront le même procédé, tant aux USA qu'en Europe.

Chez Harley, on ne voit pas arriver le danger japonais, tout simplement parce que les constructeurs nippons ne proposent, au début du moins, que des petites cylindrées.

Tout juste se contente-t-on, à Milwaukee, de passer des contrats avec des constructeurs européens de cette catégorie pour ne pas laisser des segments de marché aux «étrangers». C'est ainsi que seront importées aux USA, sous le nom Harley-Davidson, des Aermacchi de petite cylindrée produites dans l'usine italienne de Schiranna (aujourd'hui siège de MV Agusta).

En 1965, Harley-Davidson présente l'Electra Glide, certainement la plus connue des motos de Milwaukee. Elle est dotée d'un démarreur

1969

Honda CB 750

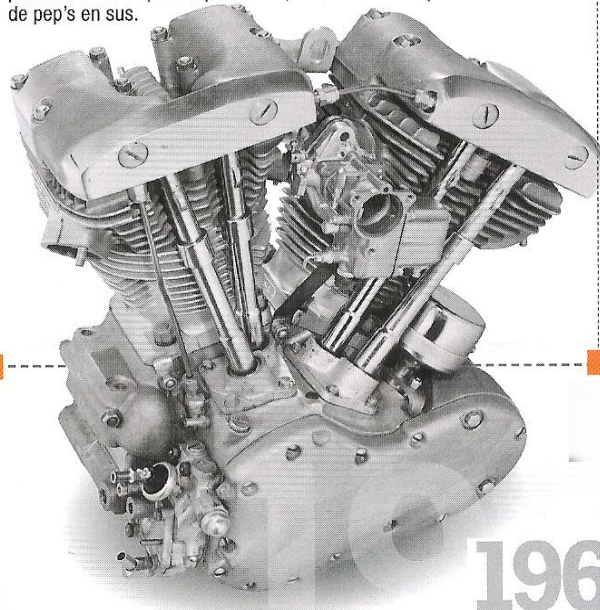
« L'année érotique » est également celle où la Honda CB 750 fait ses premiers tours de roues aux USA. Jusqu'à présent, les motos japonaises rencontraient doucement leur public. Désormais, elles vont arriver en très grand nombre.



1966

Shovelhead

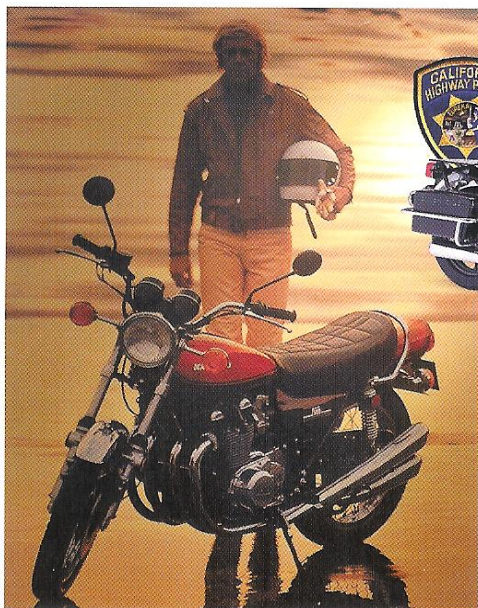
C'est le premier « big twin » de H-D. Le Shovelhead (ci-dessous, un Panshovel, qui a assuré brièvement la transition entre le Panhead et le Shovelhead) doit son nom à la forme de ses cache-culbuteurs, qui ressemble à la poignée en T des pelles portatives des G.I). Côté puissance, la firme revendique 10 % de pep's en sus.



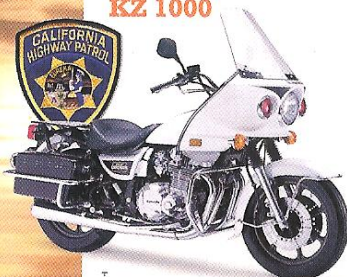
1969

électrique (un must pour l'époque) et sera vendue à presque 7 000 exemplaires lors de sa première année de commercialisation. Mais elle ne peut pas, à elle seule, retenir la progression des Japonais ni contrer les ventes des motos anglaises. Pendant cette année 1965, Triumph vend plus de 15 000 motos aux USA et, depuis l'année de sa présentation, en 1959, la Bonneville s'est vendue à 54 000 exemplaires. En 1969, ce sera autour de la Honda CB 750 de ●●●

L'histoire de la **moto aux USA**



KZ 1000



**1970
Z1 900**

Kawasaki frappe un grand coup avec la Z1 900. Non seulement la machine plaît aux motards américains, mais elle devient (dix ans plus tard) une machine culte en devenant la moto de patrouille de la célèbre California Highway Patrol, porté plus tard à l'écran à travers la série « CHIPS ».



1977

La mode Low Rider

Lors du grand rassemblement du Daytona Bike Week, Harley présente la FXS Low Rider. Jantes à bâtons, échappements courts, position « relax », ce concept trouve immédiatement son public. La mode de la personnalisation est lancée.



**1970
La fin des
Aermacchi**

Depuis 4 ans, Harley-Davidson vendait dans ses concessions des petites cylindrées afin de contrer l'arrivée des motos japonaises. Pour cela, la firme rebadgeait des Aermacchi. L'arrivée d'AMF dans le capital H-D met fin à ce partenariat.



1970

●●● conquérir le marché américain, suivie par la Kawasaki 900 Z1. Au début des années 70, Harley est au bord du gouffre...

SURSAUT NATIONAL

H-D aurait donc dû logiquement fermer ses portes si un géant industriel, AMF (American Machine and Foundries), ne serait pas venu à son secours en achetant la marque pour 22 millions de dollars. La gestion d'AMF transforme son énorme complexe industriel de York (Pennsylvanie) pour y fabriquer des motos, planifie autrement la production, cesse la collaboration avec Aermacchi... Mais les Japonais sont déjà trop bien implantés dans le pays, et rien ne peut contrer leur progression. Kawasaki et sa Z1 900 iront jusqu'à équiper certains corps de police, dont la célèbre California Highway Patrol !

Honda, pour sa part, après l'échec du projet Hondamatic (une CB 750 automatique conçue pour les USA), pousse un peu plus loin le bouchon de la « conquête américaine » en installant une usine à Marysville (Ohio), où elle fabriquera à partir de 1980 la célèbre Goldwing à six cylindres. Face à l'invasion japonaise, ce sont finalement les motards américains qui, par une sorte de sursaut national, se mettent à défendre leurs motos, autrement dit Harley-Davidson. Car avec le temps, ils ont évolué. Les méchants de « The Wild One », les hippies d'« Easy Rider » ou encore l'Elvis Presley motard appartiennent au passé. Si le motard américain moyen aime toujours voyager sur des Harley, il le fait pour aller à de grands rassemblements tel le fameux Sturgis Motorcycle Rally, en Dakota du Sud. Cet événement demeure peut-être le plus symbolique du biker américain du nouveau



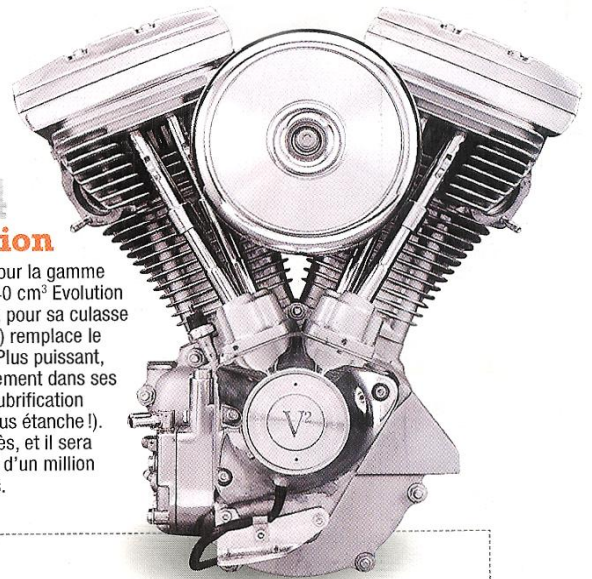
1978/80 Débuts de la Goldwing

Pour déjouer les quotas liés à l'importation, tout en restant au contact de son public, Honda installe une usine dans l'Ohio. Elle sera à l'origine de la production de la GL 1000, ensuite de la Goldwing à 4 puis 6 cylindres.

1981

Reagan taxe les Japonais!

Il y a deux façons de booster les ventes de ses produits : soit en proposant des améliorations notables, susceptibles d'attirer un public plus large, soit en faussant la concurrence... R. Reagan, nouveau président des USA, choisit la méthode musclée : il autorise une taxe sur les machines d'importation de plus de 700 cm³.



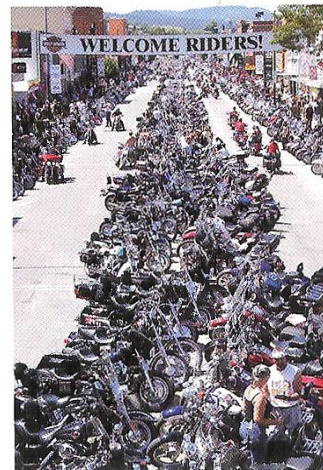
1984 Evolution

Nouveau V2 pour la gamme Harley. Le 1340 cm³ Evolution (ou Blockhead pour sa culasse d'un seul bloc) remplace le Shovelhead. Plus puissant, il évolue également dans ses principes de lubrification (il est aussi plus étanche!). C'est un succès, et il sera produit à plus d'un million d'exemplaires.



1981 Retour aux sources

Le 26 février de cette année, treize cadres de Harley-Davidson signent une intention d'achat à AMF, jusqu'alors propriétaire de la marque. À la mi-juin, ce rachat est officiel et met fin aux pires années concernant la fiabilité des « big twins ».



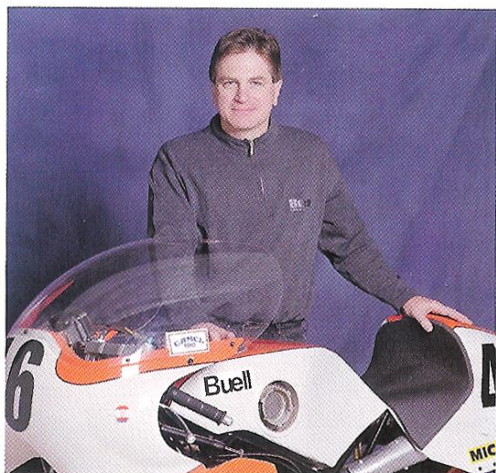
1982 Sturgis, le succès

Ce grand rassemblement populaire a été initié par un concessionnaire Indian en 1938, en parallèle avec une compétition de montée impossible. De fil en aiguille, ce grand raout prend de l'ampleur pour culminer à plus de 700 000 inscrits dans les années 2000.

millénaire. Organisé pour la première fois en 1938 par le concessionnaire Indian Clarence Hoel, en marge d'une course de hill climb, le rassemblement se transforme peu à peu en un colossal happening familial (ou presque), mêlant réunions de bikers, concours de beauté, concerts et moult autres animations. La formule plaît au point que des centaines de milliers de Harleyistes y participent (754 844 inscrits en 2000). Derrière les cuirs noirs et autres accoutrements, on trouve beaucoup de participants qui, le temps d'un week-end de fête, laissent tomber le costume-cravate de la semaine. Ce sont eux qui, en définitive, tiennent Harley-Davidson en vie pendant ces années 80-90 : à cette période, la marque n'exporte pas grand-chose et ne se renouvelle que peu, voire pas du tout. Mais le 26 février 1981, une cordée d'entrepreneurs, menée par Willie

G. Davidson (le neveu de William H. Davidson) annonce avoir acheté la marque à AMF. Les nouveaux dirigeants commencent de suite à moderniser l'outil de production, grâce à de nouvelles méthodes de travail inspirées de celles des Japonais : la production des motos et des pièces de rechange est planifiée pour éviter les stocks, les concessionnaires sont mis à contribution pour alléger le poids de la production et sonder le marché... **De l'administration Ronald Reagan arrive même un cadeau inattendu : une taxe plus importante pour les motos japonaises de plus de 700 cm³!** À Milwaukee, on introduit le moteur monté souple, la courroie à la place de la chaîne ou encore une boîte à cinq vitesses... Au milieu des années 80, après sept ans d'études et d'essais, Harley présente le nouveau moteur V-twin Evolution de 1340 cm³ à la place du Shovelhead. ●●●

1984



1987

Le rêve d'Erik Buell

Ancien ingénieur Harley, Erik Buell lance sa propre marque après avoir longtemps couru sur des machines de sa production, propulsé par des moteurs deux-temps. Pour la grande série, Erik reprend les mécaniques Harley... Début 90, H-D acquiert 51 % des parts pour sauver la marque, déjà en difficulté.



1998

Naissance de Victory

Propulsé par Polaris, fabricant de quads et de jet-skis, la marque Victory naît à Spirit Lake, dans l'Iowa. Dès le départ, la première V92C motorisée par un gros V2 maison (ci-dessous, une version Touring, plus récente), connaît un franc succès, le «label» 100 % US marchant à fond.



1994
H-D VR 1000

Harley-Davidson se lance en Superbike avec la VR 1000, une machine équipée d'un bicylindre double arbre à cames refroidi par eau. Une première dans l'histoire de la marque.

2000/01
V-ROD

Coup de tonnerre ! Dès 2000, Harley travaille sur une nouvelle gamme de moto : la VRSCA (V pour V-twin, R pour Racing, S pour Street, C pour Custom, le A désignant le modèle de base). La VR 1000 mise à part, c'est le premier V-twin liquide et cylindres inclinés à 60° produit en grande série.

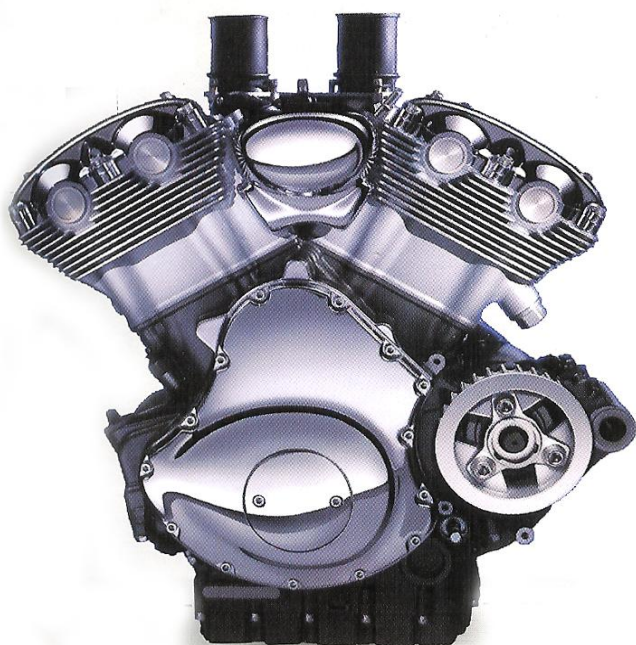
1987

●●● En 1989, la marque produit 55 000 motos. Parallèlement, Erik Buell construit une moto sportive avec un moteur bicylindre de Milwaukee. En 1987, avec 11 collaborateurs, il fonde sa propre marque à Mukwonago, dans le Wisconsin. Le premier modèle est la RR 1000, qui utilise le moteur de la HD XR 1000. Suivront la RR 1100 (1989) et la RR 1200 (1990). Mais l'entreprise est déjà en difficulté au début des années 90, et Erik est presque contraint de mettre la clé sous la porte. Harley vient à son secours en acquérant 51 % des parts et en fournissant des moteurs dernière génération. Les motos produites par Erik Buell se distinguent par une philosophie très particulière : châssis hyper rigide, empattement très court et train avant extrêmement joueur ! Certaines solutions techniques sur les derniers modèles, comme l'utilisation du cadre pour placer l'essence, et le bras oscillant utilisé comme réservoir d'huile se révèlent même originales (moto du type XB 12 R et S).

La formule semble plaire, et certains motards réfractaires aux Harley se laissent séduire par ces motos fascinantes. Malheureusement, même durant les années de vaches grasses, les Buell n'iront jamais au-delà d'un cercle très fermé d'acheteurs et, en 2010, Harley arrête l'aventure, au grand dam du fondateur... qui tente actuellement de relancer sa marque.

XX^e SIÈCLE: DEUX UNIVERS PARALLÈLES

La dernière décennie du XX^e siècle met en évidence, de façon plus marquée, la division du marché américain. D'un côté, les Japonais réussissent à monopoliser des secteurs entiers comme l'Off Road, et de l'autre, Harley-Davidson demeure bien assis sur ses choix techniques et commerciaux. Ces deux dimensions ne se télescopent presque jamais. Qu'un groupe dépasse ses frontières, et c'est l'échec pratiquement assuré. Dans les années 80 et 90, lorsque les marques nipponnes s'aventurent sur le



terrain des customs, elles échouent sur le marché américain. Et lorsque Harley a voulu jouer en Superbike avec sa VR 1000 de 1994, la maison de Milwaukee n'a réussi à vendre que les exemplaires nécessaires à l'homologation pour courir en championnat AMA. Ainsi, Harley se consacre, à la fin des années 90, à l'évolution de modèles à succès comme la Fat Boy, la Dyna Glide ou la Road King. En 1996, H-D réussira même à fabriquer 118 000 motos ! C'est une période faste pour le marché américain, au point que d'autres marques comme Excelsior tenteront de renaître, sans succès, de leurs cendres. Et, à l'aube de l'an 2000, Harley sortira le nouveau moteur Twin Cam et la VR-SCA-V-Rod, premier moteur de série (si l'on exclue la VR 1000) à refroidissement liquide. ■

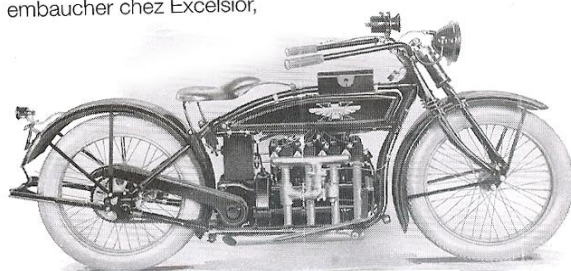


LES MOTEURS 4-cylindres américains

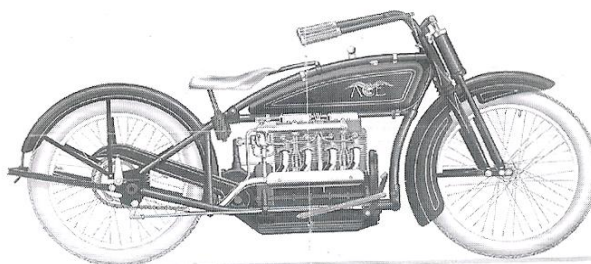
AVANT L’AFFIRMATION PRESQUE UNIQUE DU BICYLINDRE EN V, LA PRODUCTION AMÉRICAINE AVAIT, DEPUIS SES ORIGINES ET JUSQU’À LA SECONDE GUERRE MONDIALE, SUIVI UNE DEUXIÈME VOIE, TECHNIQUEMENT PLUS RAFFINÉE : CELLE DU 4-CYLINDRES LONGITUDINAL.

Indian en avait fait son haut de gamme pendant les années de la Grande Crise, de 1928 à 1942. Mais la première marque américaine à construire un 4-cylindres est **Pierce Cycle Company, en 1909**. Inspiré de la belge FN, le moteur avait des soupapes latérales, une cylindrée de 614 cm³, un système de lubrification à engrenages, une boîte à deux vitesses et une transmission finale à cardan. Capable de rouler à 100 km/h, elle coûtait très cher pour l'époque. En 1911, c'est au tour des frères William et Thomas Henderson de présenter la **1000 Henderson**. Construite à Detroit, elle affiche une puissance de 12 ch et une vitesse maxi de 120 km/h. Après la faillite de leur marque en 1918, les frères Henderson réussissent à se faire embaucher chez Excelsior,

à Chicago. Leur projet est revu et corrigé par la marque d'Ignaz Schwinn, et la moto sera commercialisée dès 1918, d'abord sous le nom d'**Excelsior-Henderson**, ensuite sous le simple nom d'Excelsior. Construite jusqu'en 1931 (les dernières motos ont été réalisées pour vider le stock de pièces), l'Excelsior est, avec 30 000 exemplaires, le quatre-cylindres américain le plus vendu aux USA. Le **dernier modèle de 1929, la KJ**, affichait 30 ch et une vitesse maxi de 140 km/h. En réalité, William Henderson est resté très peu de temps à Chicago. Suite à des divergences avec Ignaz Schwinn, il fonda à Philadelphie la marque ACE, qui construisit une énième 4-cylindres. Cette marque ne durera que deux ans, et tout le matériel sera acheté par Indian qui développera à partir de cette base sa 4-cylindres.



The New HENDERSON "De Luxe Model"



ACE FOUR-CYLINDER MOTORCYCLE