



ROUTINE

# UN JOUR AVEC LEGEND MOTORCYCLES LES POURVOYEURS

TEXTE ET PHOTOS JEAN-FRANÇOIS MUGUET

DEPUIS PRÈS DE DIX ANS, YVES DELAMARE ET LEGEND MOTORCYCLES APPROVISIONNENT L'EUROPE EN ANGLAISES DE COLLECTION. EN ATTENDANT L'ARRIVÉE DE SON PROCHAIN CONTAINER D'AMÉRIQUE, YVES NOUS A EMMENÉ DANS SA ROUTINE TOURANGELLE, ENTRE ARTISANS PASSIONNÉS, MACHINES DE RÊVE, PAS ANGLAIS ET PRÉPAS AMBITIEUSES.

**VIE DE BUREAU À LA LOUZIÈRE**, près de Nouzilly, au cœur de la campagne tourangelle. Dans une sous-pente est perché le centre névralgique de Legend Motorcycles. Céline et le boss Yves Delamare se partagent le bureau. Elle prend en charge l'administratif, les mises à jours du site et les commandes anglaises chez les fournisseurs, Harris, Norvil, Andover-Norton, Burton entre autres. Aujourd'hui, c'est un grip-genou de BSA dont il faut trouver la référence pour un projet de prépa Triumph façon scrambler. Lui checke avec jubilation le site américain Baxter, basé dans l'Iowa, dont il distribue officiellement en Europe les anglaises de collection. A raison de trois containers annuels de 25 motocyclettes chacun, il abreuve notre côté de l'Atlantique. Il ramène des pièces, aussi, comme une culasse de T100 qu'un bon client vient de lui commander par téléphone. Après deux années de compétition en basset, un premier job de mécanicien et pas loin de 20 autres passées dans la grande distribution à agencer des magasins, Yves, usé, s'est retourné vers sa passion de départ, les vieilles anglaises. C'est en cherchant des pièces chez Baxter, déjà, que lui est venue l'idée de remplir des containers. Trois Norton (Commando, Fastback et une Dunstall) et deux BSA : ses cinq premières motos partent directement, ainsi naît Legend Motorcycles : « *Il y a beaucoup de moto anglaises en bon état aux USA. Elles ont souvent peu roulé, et encore moins en course, donc les moteurs n'ont pas été changés : elle sont matching numbers !* » Les numéros de série du moteur et du cadre qui correspondent, c'est le nerf de la guerre du collectionneur. « *Tout cela s'est fait sans aligner une phrase en anglais* », avoue-t-il. Avant Céline, c'était sa femme Myriam qui assurait les échanges avec Baxter.



**YVES SAUTE DANS SON CAMION** pour se rendre, à quelques minutes de là, chez Delpy Chromelec, le chromeur/nickeleur/étameur/zingueur. S'il bosse avant tout pour l'industrie, Yann Droniou accueille Yves avec un grand sourire. La relation est visiblement plus détendue qu'avec une grande boîte : il prend plaisir à offrir ses services aux restaurateurs, qu'il s'agisse de motocyclettes, d'automobiles, de bateaux ou même d'œuvres d'art. « Ça l'amuse des mecs passionnés comme nous ! » Mais aujourd'hui, pas le temps de pavoiser : Yann est débordé. Yves récupère ses pièces et rentre.

**SUR LE PONT DE FRANÇOIS LAURENT**, de retour à l'atelier, une splendide Triumph TR5 de motocross est déshabillée : le mécano lui règle le jeu aux soupapes. Une Norton Commando attend son tour sur le côté. Ce sont les motocyclettes de Dominique Juillet. Legend ne prend pas en charge de restauration complète : à quelques exceptions près, les machines de Baxter sont toujours en bon état à leur arrivée. Yves assure à ses clients les quelques réparations d'usages avec des machines qui ont plus de 40 ans, ou aiguille ses fidèles les plus éloignés vers des ateliers de confiance.



**SUR LA FRAISEUSE/COPIEUSE**, le jeune retraité concentré à dupliquer des écopes de tambour est le maître des lieux. Jean Ougron, dit Jeannot, est tourneur-fraiseur de formation. « C'est mon pote de toujours, lance Yves. On est nés à 100 m l'un de l'autre la même année, et on a tout appris ensemble : à marcher, à faire de la moto et même à démonter le Solex de la voisine ! (rires) » Toujours prêt à donner un coup de main, Jeannot est ultra-passionné d'anglaises, une bible. S'il roule peu, son plaisir est dans la restauration de ses motocyclettes, splendides BSA B50, Dresda T120 et désormais scrambler TR-6.

**A MONTS**, à deux pas de Joué les Tours, chez la Sellerie Minot et Mignot Design après déjeuner. Les noms sonnent à l'identique et leurs locaux se trouvent à quelques kilomètres l'un de l'autre. Chez le premier, un bâtiment industriel un peu perdu, Yves vient récupérer la selle de sa prépa sur base de Commando. Il a une confiance absolue en Cyril Minot. « Yves a des idées précises, explique le sellier. Il ne veut pas de truc trop lisse qui fasse trop neuf. Il me passe une photo et on parle proportions, forme, confort... D'ailleurs, ce n'est pas son cas, mais je refuse de faire des selles trop plates que je sais inconfortables... » De son côté il sait placer une couture élégamment pour éviter un aplatissement, affiner une ligne. Sa réputation dans le milieu auto/moto et même bateau ou aviation est immense : stars de la chanson, du cinéma, ou grands collectionneurs lui confient leur sièges.





**CHANGEMENT DE DÉCOR CHEZ MIGNOT DESIGN.** À une poignée de kilomètres, au milieu d'une immense ferme, Florian Mignot carrosse et peint de belles choses, du hot-rod au café-racer en passant par le scrambler, ses multiples passions. Il restaure, aussi, comme ce garde-boue qu'Yves vient récupérer. Ici, les réservoirs de H2 ou XT sont légion, autour d'une Peugeot avant-guerre. « *Il n'y a plus rien, affirme pourtant Florian. Je suis en plein déménagement, je vais arrêter la carrosserie pour monter mon atelier de préparation auto-moto dans l'ancien garage de mon père. J'ai une quarantaine de motos à refaire ou à modifier, ça va être bien !* » Yves devrait rester l'un des privilégiés à pouvoir encore lui amener des pièces à peindre.

**MILIEU D'APRÈS-MIDI, FRANÇOIS ET YVES SE RETROUVENT À L'ATELIER.** Ils réfléchissent ensemble aux préparations en cours, figolent les remises en route des motos avant le départ vers leurs nouveaux propriétaires. Yves s'occupe de l'électricité, François de la mécanique pure. Un ami d'ami les a connectés il y a un peu plus de trois ans, et depuis, François estime faire « *un job de rêve : ce sont des anciennes, j'en apprend tous les jours ! Et puis les pas anglais, il y en a quatre qui changent selon les marques, les modèles ou simplement les années, même mettre un boulon n'est jamais ennuyeux...* » « *La première fois que j'ai ouvert un container, toutes les motos de mon père m'ont sauté à la gueule* », se souvient le quadra avant d'attaquer au chalumeau un guide de soupape de la Triumph qui sera leur prochaine prépa. Car les quelques machines qui sortent des containers en mois bon état, le duo leur donne une autre beauté : « *C'est le plaisir pur !* », se marre Yves.

**C'EST L'HEURE DU PREMIER TEST ROULANT DE LA COMMANDO,** derniers réglages effectués et selle replacée. Cette Norton de 1974 en a pris pour son grade, tous les artisans précités étant intervenus de près ou de loin. Tés bichromatés (légère teinte bleutée), selle sur mesure, peinture idem... sans oublier les magnifiques échappements haut de Meca-tig-Vattier, de la région de Tours aussi.

Cette Commando, François et Yves ont voulu « voir au travers », l'alléger en virant le gros réservoir d'huile. Oil in frame donc, plus un mini-réservoir additionnel. L'espace gagné laisse la place aux « cornets droits et biseautés » sortis de l'imagination du patron. François l'emmène pour une petite boucle dans les premiers frimas automnaux de la campagne tourangelle. Au retour démontage et inspection. Là, les câbles risquent de chauffer, ici le bouchon fuit un peu. Rien de bien grave, de la mise au point. « *Vu qu'on a passé l'huile dans le cadre, il a fallu reculer le réservoir pour pouvoir placer le bouchon de remplissage. Une belle prise de tête !* », se marre Yves en passant par le showroom. Là, les deux dernières machines à vendre, BSA et Commando, vont bientôt laisser place à de fraîches Hurricane, Catalina, T100R, P-11... Le prochain container va arriver.

