

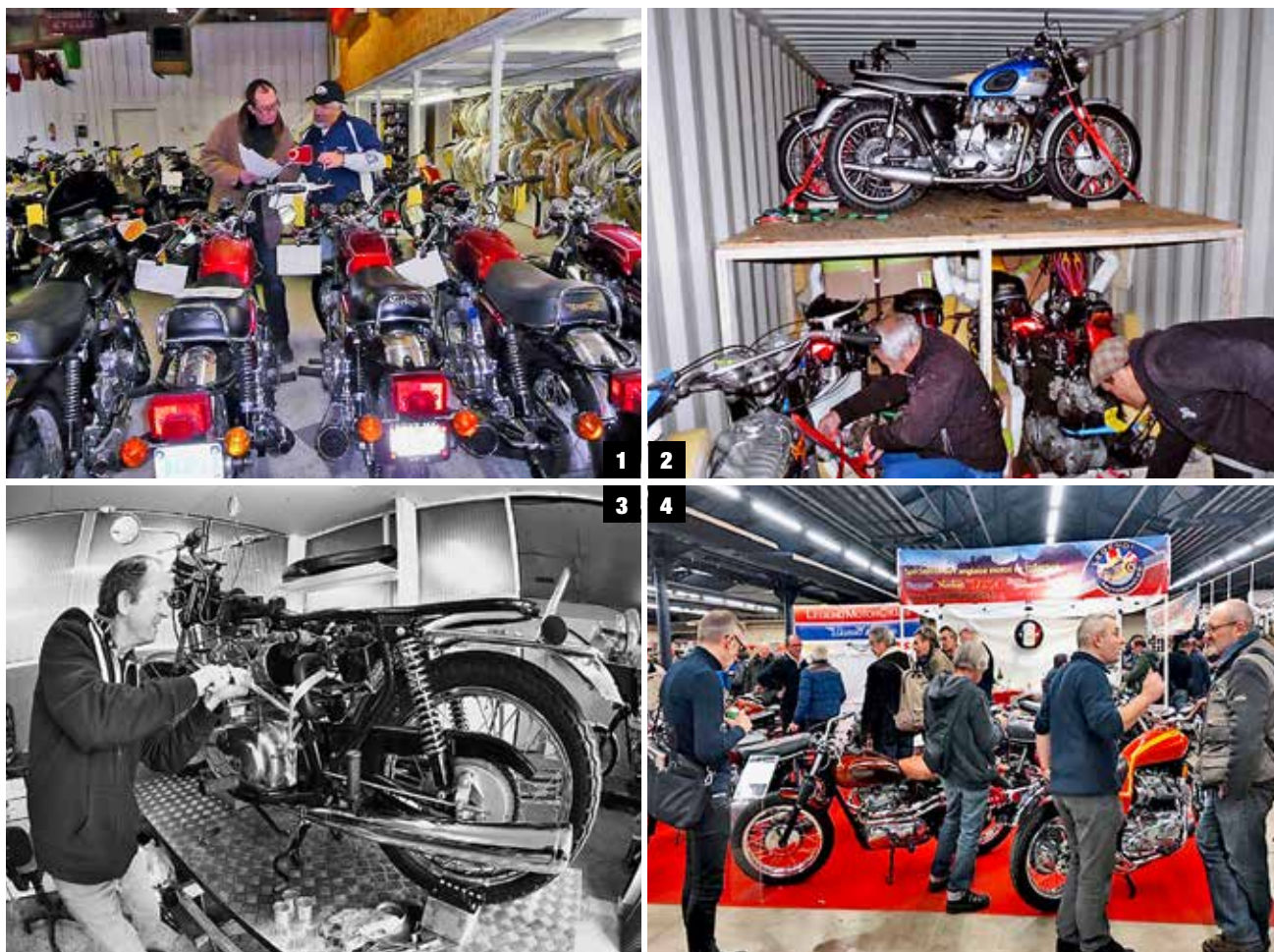


Yves, de face, dans l'atelier de Legend'MotorCycles, ici avec Richard, un vieux pote sur une T120 de 66.

LEGEND'MOTORCYCLES **100% USA**

Yves Delamare et Randy Baxter se rencontrent en 2008. Depuis, le premier s'approvisionne chez le second et écoule tous les ans 60 vieilles anglaises en France. Toutes en provenance des USA.

Par Alain Lecorre. Photos DR.



1- Chez et avec Randy Baxter (l'homme à la casquette, ndlr) dans l'Iowa pour faire le choix des premiers envois. 2- Les motos arrivent en containers jusqu'à Tours via Le Havre, ici un gros modèle pouvant embarquer jusqu'à 35 motos. 3- Ensuite, les motos sont révisées une nouvelle fois par Yves dans l'atelier avant d'être vendues ou exposées (4), ici sur le stand Legend'MotorCycles du Salon Moto Légende.

« **C**a a commencé bizarrement en fait. Par passion. À 17 ans, je roulais déjà en Bonneville. J'ai passé mon permis en 1973 et 6 mois plus tard, j'en avais une, se souvient Yves Delamare, le boss de Legend' MotorCycles. Avec Jeannot, mon copain d'enfance, on bricolait déjà des anglaises à l'époque. Et on a continué. On faisait aussi un peu de restauration et comme on avait du mal à trouver des pièces en France, j'ai regardé sur Internet. Et là, je tombais toujours sur Baxter ! Randy Baxter est un passionné d'anglaises depuis plus de 40 ans qui n'a pas arrêté de récupérer des stocks à droite, à gauche aux USA. Il a une multitude de hangars pleins de pièces et de motos anglaises. Il est basé dans l'Iowa et est l'incontestable n° 1 aux USA quand on parle de vieilles anglaises.

On s'est juste tapé dans la main

Rapidement, je me suis dit "plutôt que des pièces, pourquoi je ne rapporterais pas carrément des motos ?" C'est parti comme ça. » Et en quelle année, vas-tu chercher les premières ? « En septembre 2008, et je participe au Salon de Vincennes en novembre avec les 5 motos que Baxter m'a envoyées. À cette époque, je ne l'ai pas encore vu... Bref, Vincennes se passe super bien



Noël 2008, la toute première soirée chez Randy Baxter dans l'Iowa (au centre, ici, avec sa femme Kenner).

1- Les motos arrivent préparées des USA et sont sorties des containers avec la plus grande attention. 2- Chez Baxter, aux USA, le choix est large. 3- Une BSA Firebird de 1969. 4- Autre BSA Thunderbolt de 1967. 5- Une Norton Commando de 1970. 6- Une Triumph Bonneville de 1968. 7- Fin d'un déchargement de container à Tours. Au premier plan, Myriam, la femme d'Yves, sans qui l'histoire n'aurait peut-être pas vu le jour.

et je dis à ma femme : "On prend 2 billets et on va voir ce brave homme aux USA." Il faut savoir que je ne parle pas un mot d'anglais, heureusement ma femme, elle, le parle couramment. On est arrivé chez lui entre Noël et le jour de l'an, y'avait des décors partout, c'était magnifique. Il m'a montré ce qu'il avait, on a discuté pendant trois ou quatre jours et on a essayé d'établir une espèce de contrat sur un bout de table pour se rassurer. Mais comme ça nous faisait chier et qu'on ne savait pas quoi mettre dedans, on s'est juste tapé dans la main. » Dix ans que ça dure et le contrat « tapé » est plus solide que jamais. « Et c'est parfait comme ça, reprend Yves. Je suis le client exclusif de Baxter dans toute l'Europe. Au début, j'allais sur place pour choisir les motos et rapidement, je lui ai dit : "Écoute, je vais te dire ce que je veux et tu vas me les envoyer." Il m'a toujours transmis du beau matériel et c'est ce qu'il continue de faire. Au début, je prenais deux containers de 10 ou 15 motos puis très vite, je suis passé à des 40 pieds qui peuvent contenir 25, 30 voire 35 motos. » Au final, Yves, ça fait beaucoup de motos à l'année tout ça ? « Depuis 10 ans, on vend en moyenne 60 motos par an. Les machines arrivent prêtes à vendre. Randy les passe à l'atelier et les révisé avant de me les

envoyer. Quand je les récupère, je les repasse toutes une par une. Je les repasse à l'atelier pour vérifier qu'ils n'ont rien oublié, et je vais faire un petit tour avec. Quand je vends une moto, je n'ai pas envie qu'elle revienne à l'atelier. C'est pas bon pour le client, c'est mauvais pour l'image et ça coûte cher. » Sur les 60 motos par an, combien de Triumph ? « Ça s'équilibre entre Norton et Triumph depuis 10 ans. Parfois, il y a quelques Matchless, des BSA ou des Ariel mais c'est de plus en plus rare. »

Les containers sont chargés par Baxter

« Aujourd'hui, je cherche un repreneur pour continuer à développer Legend. C'est mon bébé, je ne m'en débarrasse pas. Il y a toute une période de transmission de savoirs à mettre en place, c'est pourquoi j'aimerais bien pouvoir accompagner le repreneur. » Et en 10 ans, tu as eu des sueurs froides avec certains containers ? « Les motos qui se couchent, c'est arrivé une ou deux fois. Des containers qui se sont perdus ? Non. Pas arrivés au bon moment ? Oui. Rien de grave. Elles accostent au Havre et le transporteur me les apporte à Tours. C'est très "secure" car les containers sont chargés par Baxter, chez Baxter, ce qui nous évite d'avoir de mauvaises surprises dès le début de l'opération. » ♦



1



2



3 4

5 6



“ PLUTÔT QUE DES PIÈCES, POURQUOI JE NE RAPPORTERAI PAS DIRECTEMENT DES MOTOS ? ”



7