

L'histoire de la «Harley-Davidson Motor Company»

1901-1902 Les balbutiements : William S Harley (21 ans) et Arthur Davidson (20 ans), dessinateur et modeler pour l'usine Bart Manufacturing à Milwaukee (Wisconsin) passent leur temps libre à concevoir un moteur à combustion interne. Les deux hommes étudient les plans du petit moteur français De Dion-Bouton de 138 cm³ de 1895 à la fois suffisamment fiable et léger pour équiper une barque. Leur but est de créer le premier moteur hors-bord afin d'atteindre plus vite leurs lieux de pêche sur le lac Michigan. En lisant les travaux des allemands Hildebrand et Wolfmuller (qui ont établi les bases dans la création de la partie cycle d'un deux roues motorisé), Bill Harley décide Arthur Davidson à créer une motocyclette. Ils se heurtent à la faible puissance du moteur copié sur la technologie française (1/2 cheval) qui ne permet pas de graver les cotes et aux casses à répétition de la partie cycle. Walter et William Davidson se joignent à la réalisation du projet.



Le garage, lieu mythique de la culture industrielle et scientifique américaine, antre d'où sont sortis: Thomas Edison, les Frères Wright, Henry Ford ou plus près de nous Apple ou Hewlett-Packard. Harley-Davidson ne fait pas exception à cette règle...Autre point, l'aventure Harley-Davidson est une aventure familiale.

1903 Ayant besoin d'un lieu, les fils Davidson convainquent leur père de construire une cabane en bois de 10 x 15 pieds et de quitter la cuisine familiale transformée en atelier. Fin 1903, début 1904, Ils gravent sur la porte "**Harley-Davidson Motor Company**" (et non Motorcycle!) sur le 38 Highland Boulevard. Walter (machiniste) et William Davidson (usineur) ainsi que Ole Evinrude (qui d'après la légende, aurait fabriqué le carburateur à partir d'une boîte de conserve de soupe Campbell) rejoignent l'aventure. Le groupe finit par créer un monocylindre de 410 cm³ ou 25 cui (3-1/8 d'alésage par 3-1/2 de course) qui délivre 2 puis 3 C.V. Le cadre simple berceau a été renforcé au niveau de la colonne de direction. Il est recouvert d'une peinture noire dite "Piano-Finish Black" décorée de deux filets dorés au pinceau et d'un lettrage rouge exécutés par Janet Davidson la tante. Finalement, le frêle deux-roues, construit pour courir, monte les cotes sans l'aide des pédales. Trois prototypes seront construits en 1903 et vendus 200 \$ l'unité. Une Harley-Davidson fait le tour de Milwaukee à la vitesse de 25 mph effrayant au passage les chevaux et laissant pantois les habitants.



1904

La production passe à 5 unités. Le moteur subit sa première évolution en passant à 494 cm³ ou 30 ci. William Harley s'inscrit à l'université du Wisconsin en section "automotive Engenering " afin d'acquérir les connaissances en mécanique qui lui font défaut. - **Le tout premier client de la firme fut Mr Meyer**, qui aurait parcouru 6000 miles avant de la revendre à George Lyon qui la

vendit à son tour à Louis Fluke à 21 000 miles. Ce dernier la céda à George Sparrow qui mena le monocylindre à 83 000 miles (On rapporte que celui-ci allait à son travail tout les jours avec sa moto d'où ce fort kilométrage). En 1913, H-D voulut communiquer sur le fait que la première machine produite avait dépassé la barre des 100 000 miles (160 000 Km) sans qu'aucun élément majeur n'ait jamais été remplacé! D' ailleurs les roulements étaient intacts. C'est à cette époque selon une rumeur que Harley-Davidson découvrit tout l'intérêt de fabriquer des pièces à la durée de vie limitée afin d'augmenter les profits.
Nota: Aucune Harley-Davidson construite entre 1903 et 1904 ne semble avoir survécu. Le monocylindre frappé du "number one" sur la culasse, appartenant à la firme est monté dans une véritable partie cycle de 1905.



1905

8 motos sont vendues. Walter Davidson quitte son travail aux chemins de fer et devient le premier employé de la Motor Company. Un autre employé sera embauché.

Le monocylindre prend le surnom de "**The Silent Grey Fellow**" (Le compagnon gris silencieux) en raison de la couleur standard grise (Grey) et de la présence d'un silencieux. Selon la légende, ce silencieux avait une durée de vie très courte et de plus les motocyclistes jugeaient qu'il perturbait le bon fonctionnement du moteur. Ironie de l'histoire, Harley et Davidson voulait créer la motocyclette la plus silencieuse possible...Hors " le son Harley" a contribué à la légende!

Le 4 juillet, Une H-D établit un nouveau record en parcourant les 15 Miles d'une course à Chicago en 19 mn 2 s.

- En 1905, **Carl Herman Lang**, un homme d'affaire de Chicago, devient le tout premier concessionnaire Harley-Davidson en prenant livraison de trois motocyclettes.

- Notons que la moto la plus ancienne connue à ce jour produite par la firme de Milwaukee est un modèle 1905; la "Number One" de 1903 étant une reproduction.



1906

La Motor Company (MoCo) construit son premier bâtiment sur Chestnut Street (l'actuelle Avenue Juneau, siège actuel de la société). H-D emploie 6 personnes. La Silent Grey Fellow est vendue 200 \$. Peugeot, J.A.P, NSU, Minerva se dote d'un moteur V-Twin.

prod:50 ex



(A gauche, le cadet de la famille Davidson, Arthur en 1906)

1907 Walter Davidson devient le premier président de la Harley-Davidson Motor Company officiellement créée le 17 septembre. William Harley est nommé ingénieur en chef. Arthur Davidson est en charge de la partie commerciale alors que William Davidson dirige l'atelier. La taille de l'entreprise double. Les actions sont également réparties entre les quatre fondateurs. 18 Employés travaillent pour la Motor Co. Elle reçoit sa première commande d'une force de Police.
- Au niveau technique, la " fourche Bottom Link " autrement dit à roue poussée fait son apparition. Appelée aussi " Sager Cushion Spring ", la **fourche Springer** (ressort) évoluera au fil des ans. Elle terminera sa carrière en 1957 sur le Servi-Car.
Production: 147 exemplaires



Une lady sur une Silent Grey fellow en 1907.

1908 Harley Davidson fait ses débuts en compétition: Walter Davidson, âgé de 32 ans, s'engage pour l'endurance de "New York 's Catskill Mountain" avec sa Silent Grey Fellow personnelle. Il remporte en juin la course avec le score parfait de 1000 points devant 62 autres participants. Le week-end suivant, Walter gagne un Economic Run à Long Island en parcourant 188 miles avec un gallon d'essence. Suite à ces victoires, les concessionnaires voient les ventes s'envoler. Le monocylindre délivre 4 C.V et atteint 45 mph.



- **Bill Harley, de retour de l'université, étudie un moteur plus puissant:** Au lieu de créer un tout nouveau bloc, il greffe directement sur la Silent Grey Fellow un deuxième cylindre. Bill utilise une bielle en fourche qui s'associe dans le même plan à la bielle du monocylindre sur le vilebrequin. **Le V Twin Harley est né!**

Milwaukee inaugure un système de numérotation faisant de l'année 1904, l'année zéro de la production. Les modèles 1908 sont donc appelés "model 4".

- **La police de Chicago passe une commande de Harley-Davidson.**

Production: 450 exemplaires



1909 Harley Davidson propose à la vente son tout premier bicylindre de 810,33 cc. Il est déjà en V et calé à 45°. Il produit 7 C.V. Les soupapes d'admission ne sont plus poussées mais culbutées comme sur le monocylindre. Le V-Twin atteindrait 60 mph (environ 90km/h). C'est alors la moto la plus rapide du marché. Seulement 27 V-Twin trouveront preneur alors que 1100 monocylindres sont vendus. Le bicylindre sera retiré de la vente car il n'est pas équipé d'un tendeur de courroie contrairement au monocylindre. Le tendeur de courroie fait alors office d'embrayage. Privée de cette pièce, la moto est un calvaire: Il faut couper le moteur à chaque arrêt puis la redémarrer en pédalant! En 1911, le bicylindre est fiable et utilisable au quotidien.

- Ce premier V-Twin Harley-Davidson est la première moto de l'histoire équipée d'une poignée de gaz rotative ainsi que des poignées en caoutchouc.

- La firme de Milwaukee propose désormais des pièces de rechange. L'atelier de 1907 double de superficie et devient une usine avec une surface de 1530 m de long sur 34 de large. Entre 1907 et 1913, la taille de la firme double chaque année!

- **La géométrie moteur de ce tout premier bicylindre, un V-Twin calé à 45°, va devenir au fil des ans la marque de fabrique des motos sorties des usines de Milwaukee.**



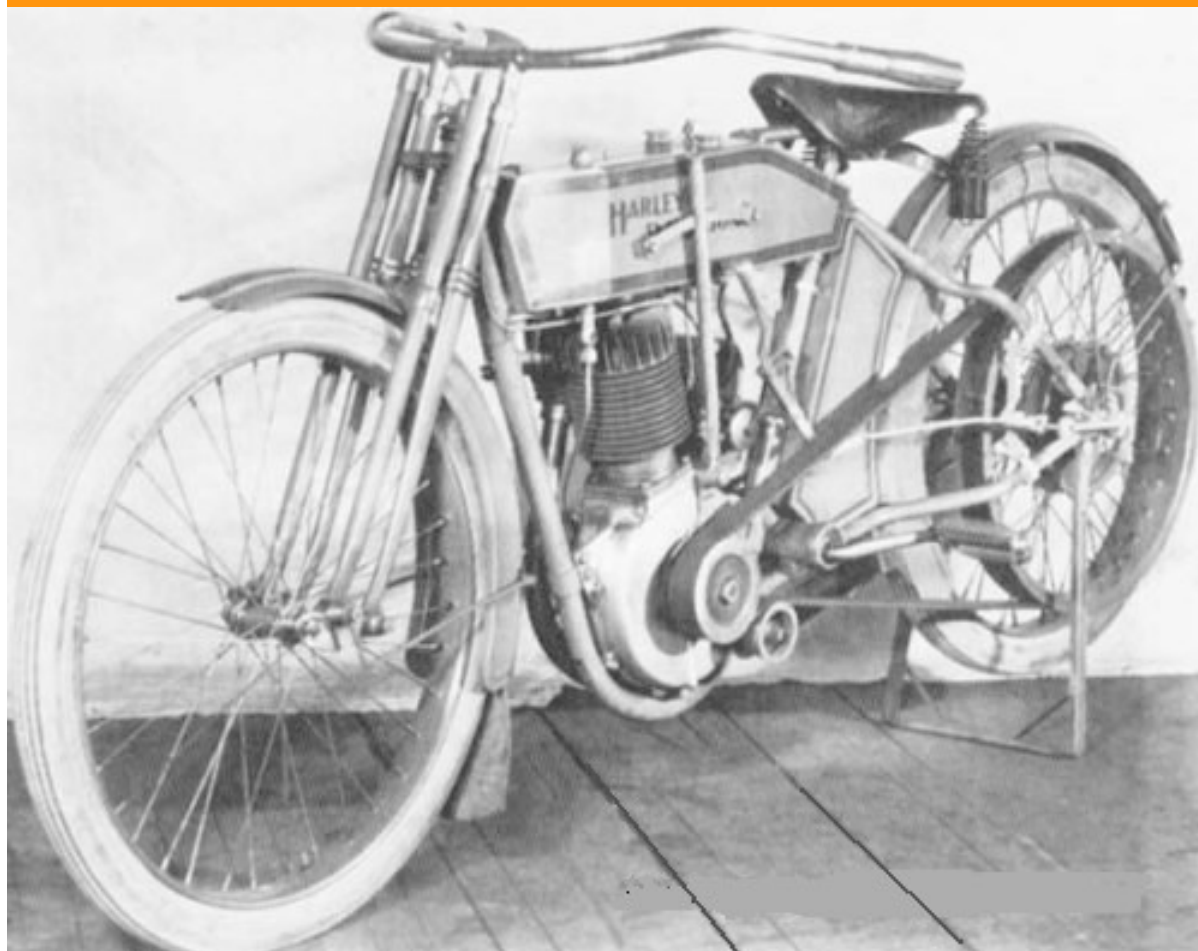
Ci-dessus: William Harley et Arthur Davidson passent un gué avec une silent grey fellow.

1910 La Harley-Davidson Motor Company utilise pour la première fois le fameux sigle dit "**Bar and Shield**" déposé un an plus tôt à l'US Patent Office (bureau de dépôt des brevets).

- La Motor Company propose dès 1910 à ses clients des vêtements de cuir alors que la fameuse marque Schott ne voit le jour qu'en 1913. C'est le lancement informel de la division "MotorClothes".

Le monocylindre de 492,28 cc (35 cu inch) produit désormais 4,34 C.V. sous la dénomination "model 6 ". Cette moto pèse moins de 100 Kg.

- A droite en haut, un monocylindre, appartenant aux force de police de la ville de Waukesha comme le mentionne le réservoir.
-A droite en bas: Remarquez le slogan "**The Harley-Davidson makes good because it is made good**"..."*Les Harley-Davidson marchent bien car elles sont bien faites*". Dans cette publicité, la Factory communique sur les résultats sportifs de ses machines. Hors, Harley Davidson ne sponsorise alors aucun pilote, et à vrai dire le constructeur se désintéresse de la compétition. La course est alors la chasse gardée des marques Indian et Thor qui possèdent des équipes officielles. Cette attitude changera fin 1913 mais demeure présente dans la culture de l'entreprise jusqu'à nos jours.

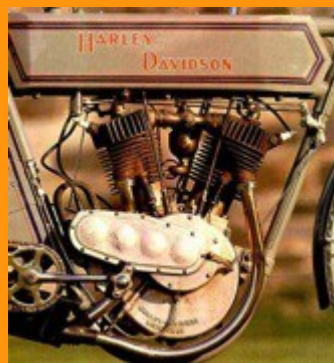


1911

Le V-Twin de 1909 reprend du service après avoir été largement modifié. Le bicylindre Harley-Davidson est désormais équipé d'une distribution semi-culbutée. Cette motorisation libère 6,5 CV.

Le monocylindre hérite d'ailettes verticales sur la culasse afin d'améliorer le refroidissement. Le monocylindre de 1903-1904 devient le cheval de bataille de la Motor Co: Il sera produit jusqu'à la crise de 1929.

William "Bill" Ottaway, ingénieur chargé du service course du constructeur Thor et qui a déjà travaillé sur le bicylindre en V de 1909, rejoint et seconde William Harley.



Bill Ottaway dirigera le service course (Racing Department) et sera le créateur des machines de Board Track et de Flat Track dont les fameuses "Two Cam" (deux arbres actionnent les soupapes). La distribution par deux arbres à cames sera utilisée sur une moto routière avec la série JDH de 1928 et 1929.

1912

Ci-dessous, 5 employés de Harley Davidson avec au centre à l'arrière plan, la maison familiale de la famille Davidson et le fameux cabanon des débuts. 1912 fut une grande année dans l'évolution de la marque: Le modèle X8E de 61 ci est un succès grâce à l'embrayage placé dans le moyeu de la roue arrière par Bill Harley. Il est appelé "Free Wheel control". Il est commandé de la main gauche par un imposant levier. Il permet des démarrages de type automobile.



Le monocylindre (8A) de 492,28 cc développe toujours 4,3 CV. Son poids est passé à 111 kg pour une vitesse maximale de 50 mph (80km/h). 545 "silent Grey fellow" vendues 225 \$ pièce furent construites en 1912.

-Le 30 décembre 1912, Lee Humiston est le premier homme à passer la barre symbolique des 100 mph (160 km/h) sur le board track (circuit en lattes de bois) de Playa del Rey. Il pilote pour l'occasion un V-Twin Excelsior de 61 cui (1000 cc).

Fin 1912, Harley-Davidson propose au choix la courroie en cuir ou une chaîne. **Plus de 200 concessionnaires sont répartis dans le pays.**

1913

Une Harley-Davidson est la première moto à passer le cap des 100 000 miles (160 000 km). Comme sur le V-Twin, le monocylindre hérite de soupapes d'admission culbutées (model 9 A ou B). Deux HD privées finissent 7 et 8^{ème} lors de la course la plus dure du pays: Les 421 miles entre San Diego et Phoenix se déroulent sur les pistes sablonneuses et caillouteuses de l'Arizona avec en général les bandits mexicains et les apaches aux fesses! (L'épreuve sera d'ailleurs arrêtée en 1915 suite à la présence de Pancho Villa dans les parages). Milwaukee récolte une belle publicité de cet exploit.



Ci-dessus une Silent Grey fellow de 61 ci (1000cm³) millésime 1913)

Suite à diverses initiatives privées et face à la concurrence, Harley -Davidson abandonne fin 1913 son slogan publicitaire: " *Ne nous blâmez pas lorsque Harley-Davidson gagne une épreuve car nous ne croyons pas à la compétition. Nous n'employons aucun pilote; Nous ne fabriquons pas de machine spéciale mais les résultats parlent d'eux même.* "Jusque là, la Motor Company s'était volontairement contentée de participer à des épreuves d'endurance et de régularité.

- En novembre 1913, le team Officiel Harley-Davidson qui sera surnommé le "Wrecklin Crew" fait ses débuts lors des 300 miles

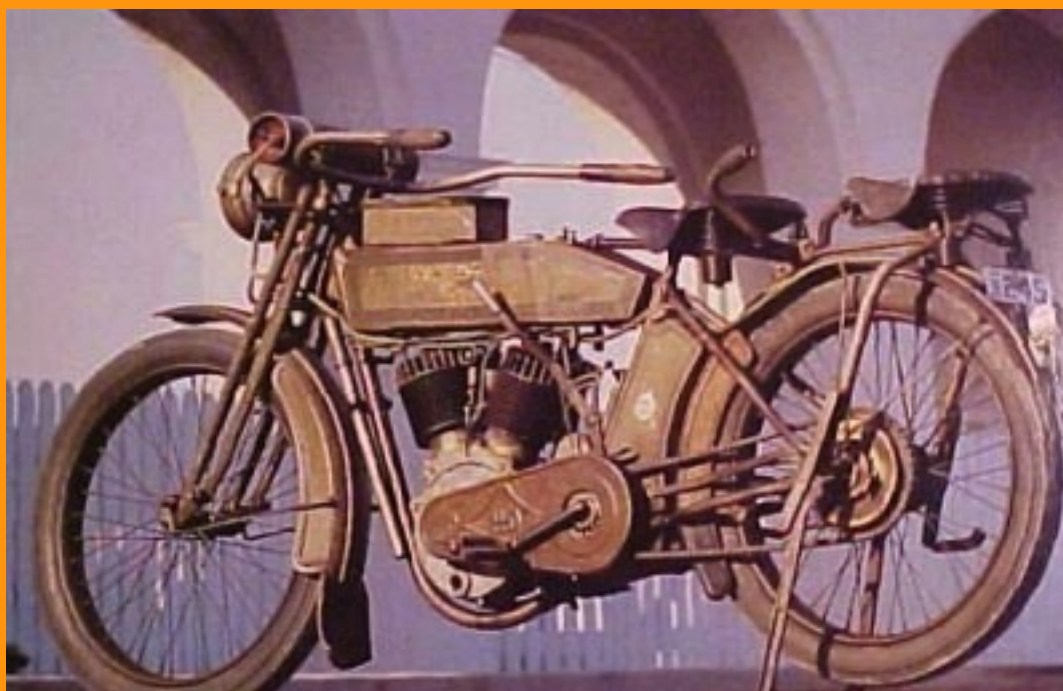
de Savannah avec 7 machines. Irving Janke, le tout premier pilote officiel de la Factory, se classe troisième sur une moto proche de la série derrière une Excelsior et une Indian toutes deux d'usine.

Le Racing Department, autrement dit le département course, dirigé par William "Bill" Ottaway est créé fin 1913, début 1914.



Chargement des motos à l'usine Harley en 1913. La traction animale n'a pas encore été supplantée...

1914: Le démarrage grâce aux pédales et l'embrayage équipent les mono (model 10) et bicylindres "made in Milwaukee". La lettre "F" désigne pour la première année les bicylindres Harley. Harley-Davidson propose des Side-car à la vente.

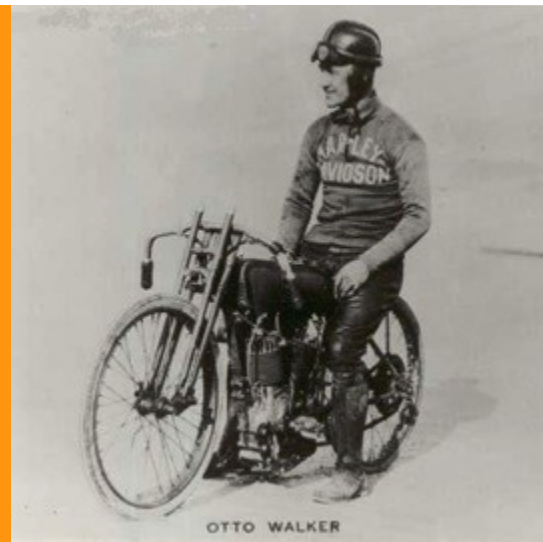


Un bicylindre de 61 ci ou 1000 cm³ à transmission par chaîne. Le monocylindre est toujours proposé en deux versions: Transmission par chaîne (10C) ou par courroie (10A)

1915

Ci dessous (à gauche), le fameux Leslie "Red" Parkhurst surnommé "le Jockey".

Après un essai d'une K-11 construite par Bill Ottaway qu'il pilote comme aucun autre, Harley Davidson engage 4 autres motos à Dodge City pour la fameuse course de la fête nationale. Le Wreckling Crew est amenée par Harry "Otto" Walker (ci dessous photo de droite). Walker gagne, devant Parkhurst, les 300 miles de Vénice à la moyenne record de 69 mph.



C'est la première victoire dans une course majeure de l'usine de Milwaukee.

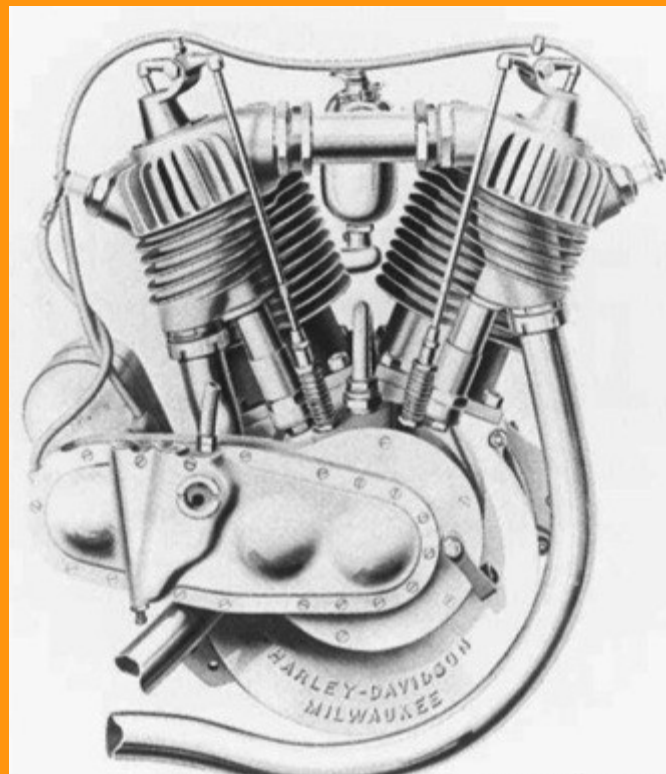
En compétition, les Indians sont équipées de culasses à quatre soupapes alors que les Excelsiors possèdent des soupapes énormes dont le bien nommé "Big-Valve Motor".

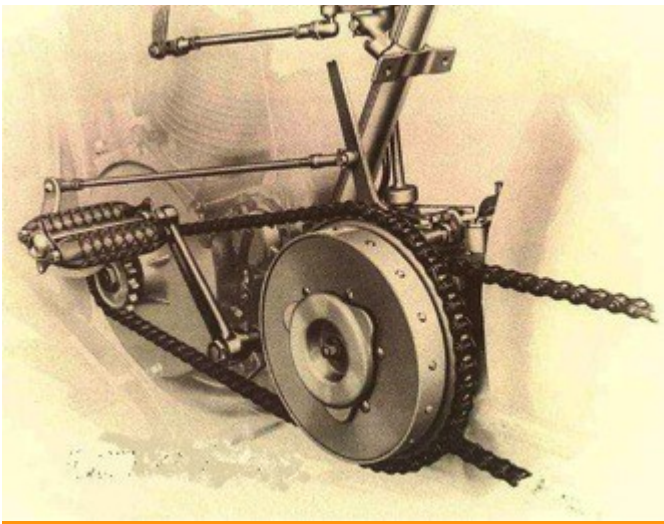
- La lutte en course entre les Big Three (Harley Davidson, Indian et Excelsior) traduit aussi la rivalité commerciale qui s'engage. En 1915, Indian est le premier constructeur moto américain.

- Sur un plan technique, les transmissions primaire et secondaire par chaînes passent du même côté.

Une boîte à trois rapports équipée d'un embrayage est montée pour la première fois sur une Harley Davidson. Il s'agit du bicylindre appelé "Model J". Le monocylindre est appelé par l'usine: "Model 11".

L'éclairage à l'acétylène est abandonné par Harley. Il est remplacé par un système électrique de 6 volts.





1916 est l'année du premier numéro du journal maison "**The Enthusiast**": Toujours imprimé, "THE ENTHUSIAST" est le plus vieux journal motocycliste au monde avec une parution ininterrompue.

- Une nouvelle désignation est donnée aux motos qui prend en compte l'année de fabrication: Les Harley-Davidson de 1916 ne sont plus des modèles 12 mais des modèles 16. Le réservoir prend des formes beaucoup plus arrondies. Le kick fait son apparition ainsi qu'une pompe à huile perdue. Des échancrures sur le réservoir permettent le passage des culbuteurs.

- Un corps expéditionnaire commandé par le général Pershing, comprenant 8 **Harley Davidson équipées de mitrailleuses**, est envoyé au Mexique pour mater la guérilla du Chihuahua menée par Pancho Villa et Emilio Zapata. (Ci-contre en haut, un modèle J).

- Première victoire de Harley-Davidson à la fameuse épreuve de Dodge City. Harley inaugure en course la technique du cadre ouvert et du moteur porteur : Le moteur participe à la rigidité de la partie cycle (technique employée sur les Ducati modernes).



Adeline et Augusta Van Buren sont les premières femmes à traverser les Etats Unis d'Est en Ouest en moto faisant un très large crochet par le Mexique.

La première moto de compétition, la 8 "Valve Racer" voit le jour. Sa production très confidentielle ne prendra fin qu'en 1928. Il n'existe pas deux "height valve" similaires.

-Irving Janke gagne les 300 miles de Dodge City. A la fin de l'année 1916, les constructeurs s'accordent pour suspendre leurs activités en compétition du fait de l'entrée en guerre imminente des USA. Les concessionnaires prendront le relais notamment dans la chasse aux records.

1917

Le 6 avril, les Etats Unis déclarent la guerre à l'Allemagne suite aux attaques par des U-Boot de leurs navires civils .

Les Harley-Davidson débarquent en France dans les ports de Boulogne et de St Nazaire. Un tiers des Harley Davidson produites cette année sont vendues aux services des armées.

La couleur "Renault Grey" est abandonnée au profit du "Green Oliver".



1918 ... l'effort de guerre est accentué du côté de Milwaukee:

La moitié de la production de Harley-Davidson est vendue à l'US Army. **20 000 Harley-Davidson ont été utilisées pendant la première guerre mondiale.** *Production: 26 708 exemplaires.*

Ci-dessous, le 12 novembre 1918, le Caporal **Roy Holtz** est le premier américain à entrer en Allemagne, au guidon d'une Harley-Davidson, bien sur!



1919

- Harley -Davidson commercialise un bicylindre à plat "S-Twin" dans le sens de la route de 37 cui (585 cm3) baptisé "Sport". Le Sport ou Model 37 possède un extraordinaire silence de fonctionnement. Il ne sera pas un succès commercial sauf en Italie. Sa fabrication cesse en 1923.



Les Fabricants de motos américaines reprennent la compétition. La plupart des petits constructeurs n'ont pas survécu à l'arrêt des courses durant la guerre.

Il s'agit désormais d'un match à trois entre Excelsior, Indian et Harley-Davidson aussi bien sur la piste que commercial!

En Juin 1919, dès la première épreuve de la saison, Bill Ottaway frappe un grand coup devant 10 000 spectateurs: **Ralph Hepburn** gagne sur une Harley-Davidson "height valves" les 200 miles d'Ascot (Los Angeles) devant quatre autres Harley (photo ci dessous). Sur les 16 pilotes engagés, seul 8 motos sont à l'arrivée ...



Julian C. "Hap" Scherer établit un nouveau record au trophée "Three Flags Run" en 74 heures et 58 minutes en parcourant les 1689 miles qui séparent la frontière canadienne de la frontière mexicaine.

1920

Harley-Davidson est le plus gros constructeur mondial, présent dans 67 pays avec plus de 2000 concessionnaires. La valeur de l'action a augmenté de 5000 pourcents depuis sa mise sur le marché en 1907. -"Red" Parkhurst bat 23 records sur un V-twin de 61 ci ou 1000 cm³ . *production: 28 189 exemplaires*

Le nom de " **HOG**" a pour origine le fait que l'équipe Harley Davidson amène sa mascotte, un cochon à chaque course. Lors de la présentation de l'équipe aux spectateurs, le speaker annonçait généralement: "*Here comes the Harley Team and their hogs*"..."*et voici l'équipe Harley et leurs cochons*".

Ci dessous, le team officiel Harley Davidson surnommé le "**Wreckling Crew**", ("L'équipe de dépannage ").



Le Wreckling Crew a régné sans partage sur le sport motocycliste US entre 1914 et 1921.

1921

Le 22 février sur la piste de Board Track de Fresno (Californie), Harley-Davidson rentre de l'histoire du sport motocycliste en étant la première marque à gagner une course avec une vitesse moyenne supérieure à 100 miles/heure (160 km/h).

Photo ci-dessous, un duel entre deux pilotes Harley sur la piste de boardtrack de Maywood dans la banlieue de Chicago en 1920.

On peut voir le piteux état de la piste en lattes de bois avec notamment sur le bord intérieure de la piste des clous qui dépassent! Les motos sont appelées des boardtrackers. Les années 20 marquent le déclin du boardtrack ou float board devenu un Barnum meurtrier. Les pilotes s'empalent sur les lattes de bois: Les cylindrées seront limitées en 1922 à 500 cm³.

Le manque de circuit routier (Premier bol d'or à Monthlery en 1922) fait que la discipline en devenir est le Flat Track, homologué américain du Speedway.



1921 marque l'arrêt temporaire du département course de la Factory pour des raisons économiques.

Harley-Davidson commercialise, sous la désignation de "supersport", un modèle de 74 cui (1200 cm³) modèles JD (avec génératrice et éclairage) et FD (allumage par magnéto) qui épaulent les modèles J et F de 61 cui (1000cm³). Le 1200 JD développe 18 C.V. et s'échange contre 390 \$.

-La production chute à 17 000 exemplaires alors que les capacités de production de l'usine de Milwaukee ont été portées à 35 000 machines par an. L'usine possède une superficie de 56 000 m².

Production 1921:11500 exemplaires.

1922

Photo ci-dessous, la concession **Dudley Perkins** : Il est le doyen des concessionnaires Harley-Davidson au monde avec un magasin établi à San Francisco en 1914.

- La commission de la MM & ATA (l'ancêtre de l'AMA, la Fédération Motocycliste US)) instaure une cylindrée limitée à 500 cm³ en Board-Track afin de réduire l'hécatombe de pilotes et de spectateurs.



1923

Ci dessous une Harley-Davidson **Eight Valves Racer**. (La chambre de combustion à huit soupapes n'avait pas pour rôle principal le gain de puissance mais limiter les casses mécaniques par surchauffe des soupapes de gros diamètres.

Notez que les "eight valve racer" n'ont pas de tuyau d'échappement)



Au niveau technique, la première guerre mondiale n'a pas arrêté la course à l'armement: Bill Ottaway développe entre 1917 et 1918 au sein du département moteur, un nouveau bicylindre en V pour la compétition avec l'aide de Sir Harry Ricardo, l'un des meilleurs motoriste de l'époque.

Ce V-Twin est équipé de **deux arbres à cames** montés dans le petit carter de distribution des Harley racing dont la conception du bas moteur est antérieure à 1914. Arbres à cames et poussoirs sont enfermés dans un couvercle de distribution ressemblant à un "Banjo". Les moteurs aussi bien dans sa configuration 4 soupapes par cylindre que deux soupapes portent donc le surnom de "**Banjo Two-cam**" ou simplement de "Banjo". Le V-Twin "Banjo" fera ses début en 1920. Produite de 1923 à 1927, cette machine est réservée aux pilotes usines.

1924

Un nouveau système de lubrification est généralisé.

- L'American Motorcycle Association (AMA) est fondée. Le siège de la Fédération Motocycliste US est situé à Westerville, dans la banlieue de Columbus -Ohio -.



Un soldat français en Harley en 1923.



William S Harley en août 1923. " Je voudrais faire de la moto plus souvent que mon travail me le permet. Je me dis "Maintenant j'y suis!" C'est ma première longue ballade sur un modèle 1924 et je voudrais dire à mes amis ici et maintenant que les dernières motos de Bill Harley sont aussi bonnes que le dit le département de la communication". Extrait The Enthusiast août 1923.

1925

Révolution esthétique à Milwaukee! Harley Davidson abandonne toutes références avec l' esthétique "vélo": Les motos sont plus basses grâce à un nouveau cadre et des roues de plus faible diamètre. Le réservoir adopte la forme effilée dite "**tear drop**" ou "larme" toujours en vigueur de nos jours.



La seconde génération de Harley et Davidson: De gauche à droite, Walter, Gordon, Allan et William H Davidson. Au premier plan William J. Harley.

1925 est l'année de sortie d'un petit monocylindre économique de 350 cm³ (21 cui) surnommé "Peashooter" (cracheur de pois) sous la désignation de série B (soupapes latérales).



Une version Racing verra le jour en 1926 en version "A" (soupapes culbutées) . Harley Davidson avait abandonné les monocylindres en série depuis 1918. La série B est équipée d'une distribution à soupapes latérales dite "pocket valve" inspirée des monocylindres de course de la décennie précédente. Il existe en version allumage par magnéto ou par génératrice. Le Peashooter de série B est la première Harley qui s'exporte largement en Europe. C'est une vraie

machine à tout faire, utilisée aussi bien comme moto utilitaire que comme moto de Flat Track par les coureurs amateurs. La version B annonce la naissance d'un bicylindre économique: La WLA de 1928. Harley-Davidson étudie un petit bicylindre économique à soupapes latérales de 600 cm³. Le projet avortera avec la sortie en 1927 de la nouvelle Indian Scout. Les Peashooter de série A 21 cui (1926-29) puis 30,5 cui (500cm³) sont par contre réservés à la compétition et prédisent la naissance du Knucklehead. **Joe Petrali** s'illustrera à son guidon dès l'année 1926 dans la catégorie "Class 21" et gagnera 4 courses en 1927 malgré la domination écrasante d'Indian.

-En 1925, il est d'ailleurs le premier pilote de l'histoire à gagner un Boad Track de 100 miles sous la barre de l'heure et s'empare du titre national. Il gagne 4 épreuves nationales de Flat Track la même année.

1926

La catastrophique chute des ventes que connaît Harley-Davidson passant de plus de 28 000 exemplaires en 1920 à 17 000 en 1921 s'explique, hormis par l'échec du modèle "Sport", par les prix de plus en plus bas de la Ford T. Une JD-H de 74 ci est proposée en 1928 à 375 \$ (le modèle de base 61 ci coûte seulement 10 \$ de moins). La Ford T modèle A, avec ses 5 places, est au prix de vente de 450 \$.

La moto utilitaire comme ce Side-Car (photo) aura vécu! Le Side -Car était utilisé dans plus de 90 professions.



Ce side est équipé de l'option "package truck".

1927

Les fameuses Harley Davidson type JDH "two cam" appelée aussi "Twin Cams" entrent en production fin 1927 (millésime 1928). Elles sont déclinées en 2 cylindrées: 61 cui (1000 cc) et 74 cui (1200 cc). Les Two-Cam sont munis d'un réservoir de 4,5 gallons et de roues de 18 pouces alors que le reste de la production de la Motor Co. est équipé d'un réservoir de 5,3 gallons et de roues de 20 pouces de diamètre.



C'est à l'époque la moto de route la plus rapide au monde avec une vitesse de pointe estimée à environ 85 mph d'origine (environ 140 km/h) et 100 mph (160 km/h) en version libérée. C'est en fait la version routière des bicylindres de course à 2 arbres à 2 cames créée par Bill Ottaway en 1919.

1928

- Les échappements des Harley Davidson JDH sont à quatre sorties. La grande majorité des possesseurs de Two Cam les coupaient dès la sortie de la concession car ils étaient très silencieux (on dit même les plus silencieux jamais montés sur une Harley !). C'est la naissance des "Cut Down" lointain ancêtres des Bobbers de l'après-guerre.

Cette "Super bike" peut être comparé durant la période de l'entre deux guerres à la Norton Manx tant son règne en compétition (toutes disciplines confondues) sera long (plus de 25 ans) et couronné de succès. La JD gagne des courses (légalisées ou sauvages) encore et toujours au lendemain de la seconde guerre mondiale aux mains des premiers bikers. Ces accélérations sont supérieures (étant donné le faible poids) à un moderne Evolution ou Twin Cam!

- Création dans les années 20 du premier Moto Club ou MC moderne: Il s'agit du 13 Rebels M C, un club créé par des cascadeurs Hollywoodiens.

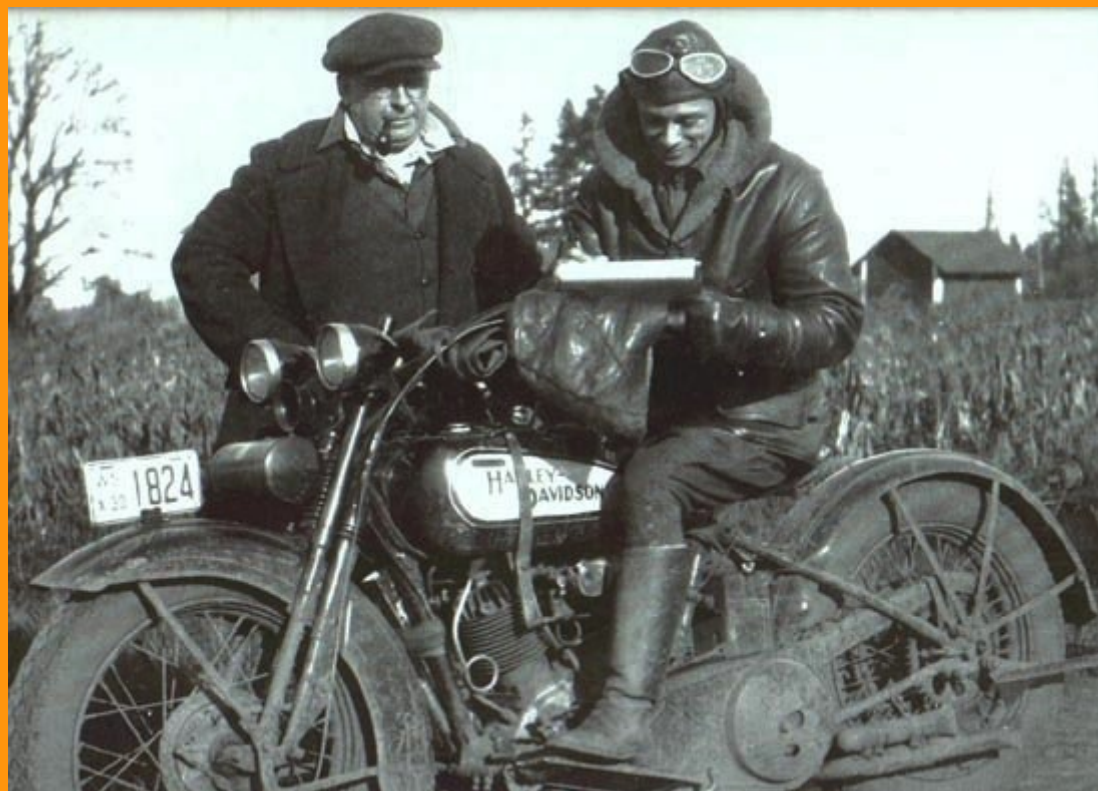
- **Un frein avant est disponible sur toute la gamme.**

Production 1928: 20 000 exemplaires.

1929 Harley-Davidson commercialise son nouveau cheval de bataille (ou de trait), un bicylindre calé à 45° de 45 cui ou 750 cm³ à soupapes latérales (technique dite side by side valves") désigné par les lettres D et DL: Il sera surnommé "**Flathead**", c'est à dire "culasses plates" aux USA et "Laté" chez nous. La culasse a été réalisée par le fameux ingénieur britannique Harry Ricardo. Il utilise pour diminuer les coûts le même cadre que les monocylindres de la gamme. Il sera produit jusqu'en 1972 sur les Servi-Car (1932). Le "latéral" ou "latté" a été produit pendant 43 ans. Il est donc le moteur qui possède la plus longue durée de vie de l'histoire de la moto (et probablement de l'automobile).

-Le Crack d'octobre 1929 va jeter les USA dans la pire récession économique de son histoire. H-D ne sera pas épargné par l'effondrement soudain de la bourse américaine dès le "Jeudi noir".

Ci dessous un Flat Head de 1929 Model D. Remarquez la génératrice montée verticalement à proximité du cylindre avant : Les lattés de 1929 à 1932 sont surnommés "three cylinders Harley".



Un model DL 45 ci (750cm³) produit entre 1929 et 1931. Cette moto conserve les deux phares avant typiques des "Two-Cam" de 1928 et 1929.

1930 - Introduction de la fourche Springer.

- Milwaukee lance le Flat Head en 74 ci (1208 cm³) sous l'appellation de "model VL" et "V".

La série VL marque le premier divorce entre une partie de la clientèle et Harley-Davidson: **L'arrêt de la série JD au profil des VL est un important changement de stratégie économique et un tournant dans l'histoire de Milwaukee.** Harley-Davidson abandonne un moteur sophistiqué (semi culbuté) au profil d'un V-Twin rustique (à soupapes latérales). Willie G Davidson évoque cet épisode lors de chaque mutation de la marque comme la sortie de la V-Rod!

Bill Davidson, Jr. remporte la "Jack Pine Endurance Run" avec un score de 997 sur 1000 possibles. En 1931, toutes les catégories sont remportées par Harley-Davidson. Cette épreuve d'endurance de 500-miles sur deux jours dans le Michigan démontre la solidité des machines et des hommes à travers un parcours tout terrain mélangeant sable, bois et passages de gués. Cette "Baja" ou ce "Dakar de l'avant-guerre" fut remporté dix années consécutives par Harley-Davidson.



H-D et Indian vont concentrer leurs efforts sur la pratique sportive la plus populaire dans les années 30: le Hillclimbing ou "montée impossible".

1931

Ignaz Schwinn abandonne la branche moto d' **Excelsior** pour se concentrer sur son activité initiale; la fabrication de vélos. Indian et HD restent les deux seuls constructeurs américains.

Joe Petrali, pilote Excelsior, signe un contrat chez H-D en début d'année: Une légende sportive est en marche...

1932

L'industrie motocycliste s'enfonce dans la crise. Indian, le constructeur numéro Un tourne à 5 % de ses capacités.

-**Joe Petrali** remporte à la fois le championnat de Hillclimbing et de flat Track (dirt Track). Il répétera cet exploit jamais égalé en 1933, 1934 et 1935.

Fin 1932, les Latérales 750 des séries D et DL de 1929 sont remplacés par les modèles R et RL.

Esthétiquement les deux petits phares sont remplacés par un élément de grand diamètre et le réservoir est recouvert d'un motif de vague au style art déco. C'est le début pour Harley-Davidson des peintures flamboyantes parfois bicolores ou tricolores et des graphismes de réservoir si particulier à la marque.

Un nouveau cadre permet enfin de caser la génératrice de manière plus esthétique.

Première commercialisation du **servi-car**.



C'est un véhicule utilitaire capable d'un grand nombre de tâches: Son coffre arrière a une capacité de charge de près de 250 kg. Le coffre d'abord en bois puis plus tard en matériau composite se décline en différentes versions afin d'être adaptées aux besoins du postier, du livreur de journaux, de la contractuelle, du vendeur de glace, etc.

Production 1932 : 7218 unités.

1933

La dépression économique frappe de plein fouet la Motor Company: La production tombe à 3700 machines (vendues quasi-exclusivement aux services de police) alors qu'elle était de 21 000 unités en 1929.

Harley-Davidson veut tordre le cou à la morosité ambiante qui fait suite à la grande dépression: **Milwaukee abandonne définitivement le vert olive**. Un aigle stylisé d'inspiration art-déco peint sur le réservoir caractérise la gamme Harley-Davidson 1933



L'AMA lance la catégorie "Class C". Les courses de monocylindres de 350 cm³ et de 500 cm³, dont les fameux "peashooter" Harley Davidson, n'ont plus la côte auprès du public depuis la fin des années 20. Ces petits quatre temps ne sont plus représentatifs d'un marché dominé par les gros V-Twin à soupapes latérales. L'idée est de créer un championnat avec des machines dérivées de la production en théorie accessibles au plus grand nombre: on peut s'en servir en semaine et courir avec le week-end après avoir ôté l'éclairage. Ces "compé-clients" doivent arrêter la prolifération des courses sauvages. La Class C sacre la domination des V-Twin de 750 cm³ à soupapes latérales: les Sport Scout chez Indian et les WR pour H-D. Les marques européennes ne peuvent engager que des machines dont la cylindrée ne dépasse pas les 500 cm³ en raison de leurs distributions sophistiquées.

Le sport motocycliste US moderne est né!

La **Harley Davidson WLDR** donnera naissance à une dynastie de motos de course : KR puis XR.



La WR 750 à 2 soupapes latérales par cylindre.

1934

Fin de la production du 21 Model B alias "le Peashooter".

1935

La société pharmaceutique Sankyo achète pour 30 000 \$ la licence de production des Harley-Davidson 750 et 1200 cm³ pour le Japon sous le nom **Rikuo** qui signifie "roi de la route". Il s'agit de la première moto construite au Japon! La marque fera faillite en 1960. Beaucoup de GI, durant la seconde guerre mondiale, se demanderont que font des Harley-Davidson dans les îles du Pacifique!

Bessie Stringfield, une femme de couleur, traverse seule par huit fois le Sud ségrégationniste durant les années 30. Morte en 1995, sa pierre tombale porte l'inscription: "*tous ce que j'ai fait fut très amusant et j'ai aimé ça*".

1936

Harley-Davidson, malgré la crise économique persistance, lance le modèle haut de gamme EL équipé d'un moteur de 61 ci ou 1000 cm³ à deux soupapes culbutées par cylindre (photo).



Le moteur prend rapidement le nom de "**Knucklehead**" du fait de la forme en poing fermé des deux caches culbuteurs. Il développe 40 C.V.

Ce moteur est la plus grande évolution technologique pour la Motor Co. depuis la création du premier V-Twin en 1909. Le Knucklehead inaugure le réservoir Fat Bob, une nouvelle partie cycle ainsi qu'une lubrification "aller-retour". Le Knucklehead est l'archétype du moteur Harley-Davidson jusqu'à nos jours: V-Twin à 45° à soupapes culbutées. En trois années, 9800 Knucklehead seront vendus au prix de 425 dollars.

JC "Papy" Hoel crée The Jackpine Gypsies Motorcycle Club, futur organisateur du Sturgis Rally. La Motor Company produit désormais le Flat Head en version haute compression dans la cylindrée record de 80 ci ou 1340 cm³ sous la dénomination de Sport Solo VLH. *Production 1936:10 000 exemplaires*

1937

La première WL sort de Milwaukee. Elle remplace la peu fiable série D. La WL se voit équipée des demi-réservoirs et de la console centrale du Knucklehead. Le 750 latéral de la série D de 1929 est totalement revu avec notamment une lubrification aller-retour grâce à une seconde pompe à huile.

Joe "smokey" Petralli devient l'homme le plus rapide sur deux roues au guidon d'un Knucklehead profilée à la vitesse de 136,183 mph (218,02 km/h). Ce record ne sera battu que 11 ans plus tard. Le même jour, toujours sur la plage de Daytona, il bat le record du monde de vitesse sur un 45 cui.



William A. Davidson, co-fondateur, Works Manager and vice président meurt à Milwaukee à l'âge de 66 ans.

Première Bike Week de Daytona dont les 200 miles se déroulent sur un circuit de 3,2 miles alternant plage et route dans le sud de Daytona Beach. Les journalistes locaux appelleront la course: " The Handlebar Derby ".

1938

Les Californian Hightways Patrol monte un récepteur radio (pas d'émission) sur leurs Harley-Davidson.

- Le Jackpine Gypsies Motorcycle Club, club affilié à l'AMA, organise sa première course locale à **Sturgis** dans les Black Hills (Dakota du Sud) . La plus grande concentration de Harley-Davidson au monde est née!

1939

Ben Campanale gagne pour la seconde année consécutive les 200 miles de Daytona au guidon de sa WLDR à la moyenne de 76,68 mph.

-Deux prototypes de WLA sont testés par l'US Army à Fort Knox durant l'été 39, quelques semaines avant l'invasion de la Pologne par les Nazi.



Une EL ou Knucklehead millésime 1939.

1940

28 janvier 1940, Daytona : Babe Tancrede reçoit son trophée de pilote le plus populaire des USA. Quelques jours plus tard, il remportera les 200 miles à la moyenne de 75,11 mph.

15 Septembre 1940 : Le magazine "The Enthusiast magazine" présente le Modèle F, une version de 1200 cm3 ou 74ci du Knucklehead.

Dot Robinson est la première femme à participer à la Jack Pine et à former un club exclusivement féminin: "**The Motor Maids**"

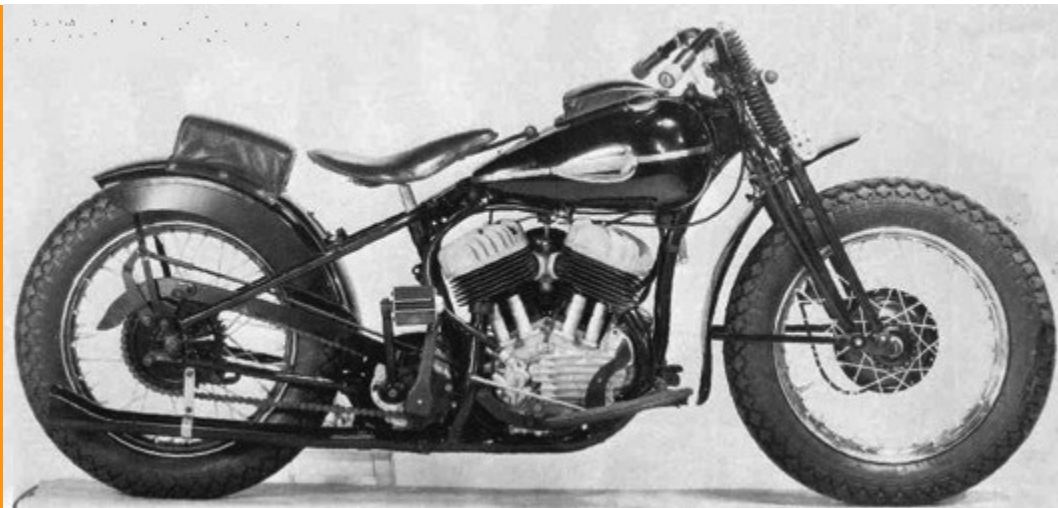


Le fameux logo dit "Bar & Shield" est utilisé pour la première fois. Il a été déposé un an plus tôt auprès du bureau des marques (U.S. Patent office).

Plus de 3500 forces de polices à travers les USA utilisent des Harley Davidson.

1941

WR (Ci-dessous, un modèle TT) est la première Harley-Davidson construite uniquement dans le cadre des épreuves de la catégorie "Class C" comme l'atteste l'absence de système d'éclairage. Les performances de cette moto sont revues très nettement à la hausse. Elle sera produite à 705 exemplaires jusqu'en 1952.



Harley-Davidson vend 6000 motos civiles en 1941 et sort le Knucklehead en 74 ci sous la désignation commerciale de "74 OHV Super Power Engine".

17 février 1941: Bruit de bottes à Milwaukee. L'US Army passe commande du **modèle XA** (Experimental Army) mue par un bicylindre à plat face à la route de 750 cm³, copie quasi conforme du moteur de la BMW R72. Cette moto devait être utilisée pour un futur conflit dans le désert nord Africain. 13 051 WLA seront fabriquées en 1941 (modèle 1942).

Le Service School (centre d'apprentissage des mécano H-D) créé en 1917 est définitivement fermé et sera reconverti en 1942 en école de formation des mécaniciens militaires.

Le premier septembre, Don Loucks gagne la Jack Pine Endurance Run avec un résultat de 979 points sur un total de 1000. C'est la 17ème victoire consécutive de Harley-Davidson dans cette épreuve!

Après l'attaque du 7 décembre 1941 sur Pearl Harbor, toutes les capacités de production de l'usine se tournent vers l'effort de guerre.

1942

Le 7 février, Walter Davidson président et co-fondateur de H-D disparaît à l'âge de 65 ans à Milwaukee. William H. Davidson, frère de William, prend les rênes de la Factory. Bill Ottaway prend sa retraite.

- Quelques modèles 1942 civils seront fabriqués avant que l'usine ne produise quasi-exclusivement que des WLA (A= Army) en 1943 et 1944 pour les alliés. La WLC, fabriquée au Canada d'où son "C" à 20 000 exemplaires, diffère de la WLA par un filtre à air rond, un tan sat, une béquille centrale et des bouchons de réservoirs sans chaînettes.

- En 1942, après la défaite de l'Afrika Korps de Rommel, la commande des XA est annulée: Seulement 1000 à 1011 XA auront été produites. (Notons qu'entre 50 et 100 XA seront équipées de roues pleines comme sur ce prototype de Trike militaire ci-dessous)



1943

Harley-Davidson reçoit sa première des quatre distinctions militaires "E" pour l'excellence de sa production et son effort de guerre.

- William Harley meurt à l'âge de 66 ans. Le gouvernement reçoit 137 demandes de services de police pour l'achat de H-D. Cette année là, beaucoup de jeunes américains découvrent les combats et le pilotage d'une H-D. De retour au pays, beaucoup n'oublieront pas cette expérience!

1944

Le département de la guerre annule la commande d'un dernier lot de 11 331 WLA provoquant le licenciement de 500 employés. En 1944, les chaînes commencent à reprendre la production des modèles pour les services de police (flat Head 74 ci et Knucklehead 61 et 74 ci): 450 en juillet puis 600 en septembre.

-Ci contre, le magazine "The Enthusiast" se mobilise: deux actrices Hollywoodiennes dont Marlene Dietrich entretiennent le moral des troupes sur des Knucklehead!



1945

Harley-Davidson aura produite environ 88 000 WLA et WLC durant la seconde guerre mondiale réparties au sein des différentes forces alliées y compris l'Armée Rouge (désignation: WSR). Le stock de pièces permet de construire pas moins de 30 000 motos complètes! On estime que l'URSS a reçu près de 30 000 WLA.

En novembre 1945, le War Production Board (bureau de l'effort de guerre) autorise Harley Davidson à reprendre sa production civile limitée à 6000 unités. Pour mémoire, les 750 latérales civiles portent la dénomination "WL".

Parallèlement, le gouvernement met sur le marché ses WLA des surplus militaires pour la modique somme de 450 \$ l'unité. Plus de 15 000 WLA seront vendues en 1946.

- Ci-dessous, deux fameuses WLA surnommées "Forty Five" par les GI ou "liberator". L'armée française (désignation WLA-F) en perdit la majorité en Indochine et le reste en Algérie.



1946

Reprise de l'activité civile. La production augmente de 30% malgré la vente de 15000 WLA par l'armée américaine. On teste la fourche hydraulique. Une grève est déclenchée par les ouvriers de Milwaukee en février. Les modèles 46 seront produits avec 5 mois de retard.

- **Naissance des premiers Moto Club** (MC pour Motorcycle Club) Indépendant de la fédération motocycliste américaine (AMA) en Californie avec le retour des premiers GI: citons parmi les plus gros clubs de l'époque, le Gallopin'Goose MC, le Pissed Off Bastard Of Bloomington MC (futur Hells Angels MC) et le Boozefighters Motorcycle Club (BFMC).

Le Boozefighters MC, fondé en 1946 à Los Angeles notamment par "Wino" Willie Forkner, continue toujours à cultiver un esprit "biker" fait de camaraderie et de bonne humeur. C'est l'un des plus vieux moto club au monde. Le BFMC ne fait pas parti des moto club "Outlaw" ou "1%". Présent à Hollister, les Boozefighters vont être caricaturé dans "L'Equipée Sauvage".

1947

Lors de la réunion annuelle des concessionnaires Harley-Davidson, un train les conduit vers une destination tenue secrète: Il s'agit du nouveau site de fabrication situé à **Capitol Drive**. Harley-Davidson utilisera ce lieu en tant qu'atelier de fabrication. Juneau Avenue demeure l'atelier d'assemblage.

Les fameux feux arrière "Tombstone" en alliage de zinc apparaît.

Plus de 20 000 H-D sortent des chaînes.

Le pilote Jimmy Chan gagne le premier de ses trois titres consécutifs du championnat AMA sur une WR 750 alors que Babe Tancredi remporte les 100 miles de Laconia .

4 juillet 1947: Evénements d'Hollister. Ils sont médiatisés par l'article de Barney Peterson paru dans le numéro du 21 juillet 1947 de Life Magazine. Ils vont inspirer le film: "L'Equipée Sauvage" (The Wild Ones).

Vente par Harley-Davidson de blousons en cuir noirs.

1948

En 1948, le moteur **Panhead** entre en production en 2 cylindrées: 74 ci ou 1200 cm³ et 61 ci ou 1000 cm³. Il tire son surnom de ses couvercles culbuteurs chromés en forme de poêle à frire ("pan", en Anglais)... Le Panhead est né et il est pour beaucoup LE moteur Harley-Davidson par excellence: Fiable, confortable et alors moderne. Ainsi de très nombreuses nouveautés techniques font leur première apparition sur le Panhead 1948: Citons le remplacement des culasses en fonte par des modèles aluminium équipés de bougies de 14 mm (en lieu et place des bougies de 18mm) et des poussoirs hydrauliques, comme sur les automobiles de Detroit, qui remplacent les poussoirs mécaniques. N'oublions pas un nouveau filtre à huile derrière le kick. Le bas moteur demeure quand à lui relativement inchangé par rapport à un Knucklehead 1947.

1948 est la dernière année d'utilisation de la fourche springer sur un moteur culbuté. La 1200 Latté (UL 74 ci) jugée obsolète face au Panhead tire sa révérence en fin d'année.



Naissance le 17 mars à San Bernardino (Californie) du Hells Angels Motorcycle Club (HAMC). Son premier président est Otto Friedli.

Harley-Davidson produit un petit monocylindre 2 temps de 125 cm³ très économique de 3 C.V. Il s'agit en fait d'une copie de la 125 allemande DKW confisquée par les alliés au titre des dédommagements de guerre. Cette 125 sera surnommé "**Hummer**".



(Notons qu'un clone de cette machine sera produite en Grande Bretagne par BSA sous le nom de "Bantam").
Production 1948: 31 163 exemplaires.

1949

Sortie de l'Hydra-Glide.

Le moteur Panhead se voit doté d'un jeu de garde-boue plus modernes aux formes profilées dites "streamlinining" en vogue dans l'automobile. Pour cela, Milwaukee a engagé le designer Brooks Stevens qui donne une forme très enveloppante au garde boue avant.

La **fourche hydraulique** testée pendant la guerre sur le modèle XA est montée pour la première fois en série. C'est elle qui donne le nom officiel à l'Hydra-Glide. L'Hydra Glide apporte son lot d'innovations: frein avant à tambour de plus gros diamètre passant à 8 pouces en lieu et place des modèles datant de 1928 (!), carter d'allumage produit de 1949 à 1969, pompe à huile redessinée, guidon d'une seule pièce, etc. La fourche Springer est définitivement abandonnée.



1950

La fin des forties et le début des fifties marquent le divorce entre les deux derniers fabricants US et une jeunesse rebelle et éprise de vitesse à l'image de ses deux icônes: James Dean et Marlon Brando.

La culture moto américaine se bâtit avec la vieille fonte US des décennies précédentes: Le mouvement Bobber né en Californie se propage à travers le pays grâce au film "**L'Équipée Sauvage**". Notons que le film sera interdit en Grande Bretagne jusqu'en 68!

"The Wild Ones" est inspirée d'une nouvelle intitulée "The Cyclist's Raid" parue dans Harper's Magazine en janvier 1951 qui prend comme base les événements du 4 juillet 1947 à Hollister (Californie). The Wild Ones est une diatribe au vitriol contre les premiers bikers de la côte ouest qui se surnomment "Hipster". Le film sort aux USA en 1953. La bande de Bobbers de Lee Marvin et de Marlon Brando fonçant sur les petites routes californiennes va marquer à jamais les plus jeunes et créer la mythologie du Biker sur sa Harley à l'image de Chino sur son Bobber Hydra. Comme Brando, alias Johnny pilotant une Triumph Thunderbird, les jeunes américains préfèrent les rapides et maniables motos britanniques aux grosses Hydra chevauchées principalement par les "cops".

Triumph écoulera durant cette décennie plus de 40% de sa production outre-Atlantique.



H-D abandonne le cadre dérivé des derniers Knucklehead pour le fameux modèle dit "Wishbone".

30 décembre: Arthur Davidson ultime survivant des quatre fondateurs de la marque disparaît à l'âge de 69 ans dans un accident de voiture.

1951

Harley-Davidson et Indian obtiennent de la part de l'US Tariff Commission une surtaxe de 40% sur les motocyclettes d'importation (32 marques sont concernées!). Les britanniques contournent la loi: Le groupe AMC (regroupant AJS, Matchless, Royal Enfield, Velocette et Norton) rachète Indian. Les motos britanniques seront assemblées aux USA pour contourner les barrières douanières. Triumph fera de même.

- Le Hummer reçoit une fourche télescopique. En 1953, il est réalésé à 165 cm³ et produit 5,5 C.V. Il prend la dénomination de "Model 165".

- Fin 1951: Arrêt de la production de la WL 750.

1952

Harley-Davidson lance le modèle K: Equipé d'un bloc boîte-moteur, d'un cadre entièrement suspendu, le modèle K se rapproche des standards des motos britanniques avec un embrayage manuel et un sélecteur au pied. Légère mais malheureusement peu puissante en raison de son V-Twin de 750 cm³ (45ci) équipé d'une rustique distribution à deux soupapes latérales, cette machine sera un relatif échec commercial comme l'atteste sa commercialisation fort courte selon les standards de Milwaukee. Il préfigure le Sportster de 1957. Son alimentation électrique en 6 volts est confiée à une génératrice.



-En compétition, les dérivés de la fameuses K, version R, prennent le relais des WR et WRTT d'avant guerre. Sous les dénominations de KR et KRTT, le petit bicylindre va écrire l'une des plus glorieuses pages de l'histoire de la marque pendant 17 ans! Il n'y a pas de grande différence entre la KR et la KRTT (TT pour Tourism Trophy) qui se partagent la même géométrie de cadre et le même moteur. La KRTT possède simplement en plus un freinage avant et arrière, un bras oscillant et une selle plus accueillante. La KR devient la reine du Dirt Track.

Les Big-Twin sont proposés avec une sélection moderne en option qui nécessite l'emploi du fameux "mousetrap". Les 61 ci (modèle E) sont abandonnés fin 1952 car la différence de prix avec le 74 ci est infime (15\$).



1953

C'est sans grand enthousiasme que Harley-Davidson fête son cinquantenaire. Indian, son rival de toujours, jette définitivement l'éponge à Springfield. Le nom n'apparaîtra plus que sur des Royal Enfield importées.

Harley-Davidson voit ses parts de marché fondre année après année. En 1953, seulement 14 050 machines trouveront un acquéreur dont seulement 5337 Hydra Glide. C'est 20 % de moins que l'année 1952 qui enregistrait encore une baisse des ventes de 20% par rapport à 1951. C'est finalement quasi-contrainte que la Motor Co célèbre son cinquantenaire dans le numéro de septembre 1953 de son magazine "The Enthusiast" en présentant les modèles 1954 baptisés pour l'occasion "Golden Anniversary". Un médaillon en forme de "V", en l'honneur de l'architecture moteur qui a fait et qui fait le succès et l'identité de la marque traversé d'un bar and Shield est monté sur le garde boue avant des modèles 1954. C'est en fait la cinquante deuxième année de production de la compagnie si l'on se réfère au prototype de 1903.



Harley-Davidson, gagne ses premiers 200 miles de Daytona depuis la guerre grâce à la nouvelle KR pilotée par Paul Golsmith mettant fin à quatre années de domination de la Norton Manx.

Les poussoirs hydrauliques placés jusqu'alors en haut des tiges des Hydra Glide s'invitent dans les embases de poussoirs afin d'éviter les problèmes de manque de pression d'huile. Le KH passe de 750 à 883 cm³ et une version plus musclée est lancée en série limitée sous la dénomination de KHK.

1954

Le jeune californien, **Joe Leonard** gagne 8 épreuves de la première saison du championnat AMA "Grand National" sur une KR préparée par Tom Shifton. Il devient le premier pilote de l'Histoire à s'emparer du fameux "Number One". Il sera de nouveau couronné "roi de l'anneau" en 1957 et 1958 et remporte les éditions 1957 et 58 des 200 miles de Daytona. Le Dirt Track devient

la chasse gardée de la Motor Company: Entre 1954 et 1966, seul Dick Mann en 1963 sur une BSA fait barrage au KR. Sur route, la KRTT fait des 200 miles de Daytona sa chasse gardée: Entre 1953 et 1965, la plus prestigieuse des courses américaines échappe par deux fois en 1954 et 1962 aux pilotes de la firme de Milwaukee.

1955

Peu de changement sur le FL cubant toujours 1200 cm³ ou 74 cui, si ce n'est l'apparition d'un nouveau couvercle de transmission primaire et un médaillon en forme de V sur le garde boue avant de toute la gamme.

1956

Sur le numéro de mai "The Enthusiast", Elvis Presley pose sur un KH. Le numéro de septembre annonce la sortie d'un modèle révolutionnaire pour la marque: **Le Sportster** équipé d'un bloc moteur (moteur et boîte intégrée) culbuté de 883 cm³ (55 ci) à quatre arbres à une came .
La génératrice du modèle K cède sa place à une magnéto qui équipera le Sportster jusqu'au millésime 1969.



1957

"**À Star Is Born**": Le Sportster fait sa première apparition dans le numéro de février du magazine "The Enthusiast". Harley-Davidson a vu juste! Cette petite moto aux formes et aux dimensions très anglaises est d'entrée de jeu la moto de la gamme la plus rapide et la plus légère. A la différence de la production britannique, la "petite reine" de Milwaukee évoluera année après année ... et cela jusqu'à nos jours! C'est elle qui sauvera l'usine dans les années 70-80:

Le Sportster est le plus grand succès commercial de la Motor Company!

3 Juin 1957: **Dick O'Brien**, futur directeur du Racing team et père des XR intègre le service course.

1958

Lancement du DUO-GLIDE...



Pour la première fois, les Big Twin sont entièrement suspendus. Un nouveau cadre baptisé "stepdown" construit jusqu'en 1964 permet le montage d'un bras oscillant équipé de deux amortisseurs. La Duo Glide inaugure une pléthore de nouveautés dont un garde-boue arrière redessiné, un nouveau pare chaîne, ainsi que la commande hydraulique du frein arrière. Elle est vendue 1,255.00 \$.

Le Sportster gagne 12% de puissance grâce à un taux de compression porté à 9:1, une culasse revue, de nouvelles soupapes d'admission, pistons et culbuteurs sous la désignation de Sportster modèle H. Et comme le dit la publicité: " *N'oubliez pas... cherchez le 'H' sur le réservoir à huile.*"

1959 Les fils des fondateurs et dirigeants de Harley-Davidson Motor Company présente en 1959 le seul scooter par Harley-Davidson; le "Topper". De gauche à droite: Gordon M. Davidson, Vice Président, chargé de la production; William H. Davidson, Président; William J. Harley, Vice Président, chargé de la technique et Walter C. Davidson, Vice Président, chargé des ventes.



Un Panhead Spécial Police avec la fameuse sirène à friction ainsi que la radio Motorola.



1960

Le Scooter "**Topper**" entre en production. Notons que c'est le seul véhicule de ce type jamais fabriqué par Harley Davidson. Le Topper se caractérise par une carrosserie en fibre de verre. Il est mû par un 2 temps de 165 cm³ qui se démarre avec un cordon comme une tondeuse à gazon ! Il sera produit à seulement 3000 exemplaires jusqu'en 1965. Les ventes aux USA de petites cylindrées s'envolent. Ces motos qui ne sont pas considérées comme des "vrais" Harley font malgré tout partie de l'histoire de la marque. "La British Invasion" (la domination commerciale des marques anglaises sur le marché US) oblige Harley-Davidson à prendre 50% du capital de Aeronautica Macchi S.P.A, plus connu sous le nom d'**Aermacchi**.

Le constructeur italien produit d'excellents monocylindres quatre temps en position horizontale (250 et 350 cm³) qui seront vendus aux USA sous le nom de "Harley-Davidson" et en Europe sous le nom de Aermacchi ou Aermacchi/Harley-Davidson. 75 % de la production de l'usine de Varese sera exportée outre-Atlantique. Ces machines sont surtout utilisées à des fins nobles comme la vitesse ou le cross. Parallèlement, la Motor Company fabrique des deux temps de 175 cm³ utilisées par les teenagers: Ils se nomment Pacer, Ranger, Scat ou Bobcat.



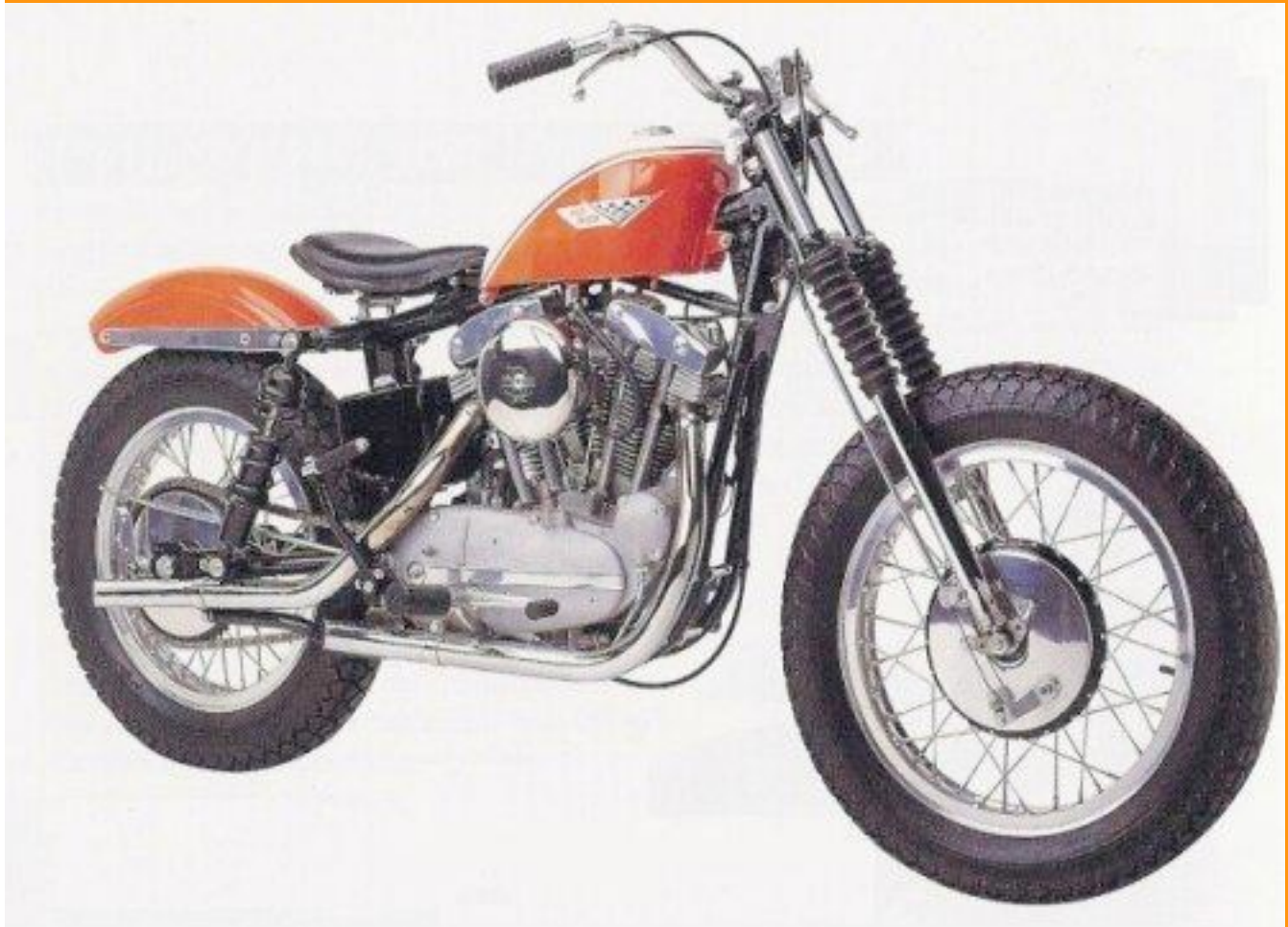
Du côté des Big Twin, le Panhead subit quelques améliorations: Nouveaux freins arrière à tambour et au niveau design, notons dans la pléthore de petites nouveautés cosmétiques dont le "panel" de phare en aluminium remplaçant avantageusement l'élément en tôle.

1961

Carroll Resweber entre dans le clan très fermé des pilotes ayant gagnés quatre Grand National consécutifs avec sa victoire lors des 50 miles de Springfield (Illinois). Seul Scott Parker battra ce record avec cinq "plates" entre 1994 et 1999. Roger Reiman gagne les 200 miles en 1961. Les préparateurs des KR (R pour racing) autour des anneaux sont légions dont quelques noms sont familiers des bikers modernes : CR Axtell, Tom Sifton et Jerry Branch. Notons qu'entre 1952, sortie du modèle K et la KRTT victorieuse des 200 miles 1969 de Calvin Rayburn, la puissance du bicylindre à soupapes latérales a doublé!

1962

Harley-Davidson prend le contrôle de 60% de la société Tomahawk Boat Manufacturing Company; une société de construction navale en fibre de verre. Harley-Davidson a pris conscience de l'importance croissante de ce matériau dans l'habillage des motos. Dès 1953, Tomahawk produit les pièces synthétiques pour la Motor Co.



Une XLR 1962 équipée pour le tout-terrain.

1963

Willy G Davidson intègre la Motor Co au sein du département du design. Il sera le grand ordonnateur du renouveau de la marque dans les années 80. A l'affût des nouveautés du mouvement custom, Willie G Davidson (petit fils du fondateur) donnera naissance à beaucoup de nouveaux concepts: La FX en 1970, le XLCR en 1977, la XR 1000 ou tout dernièrement la V-Rod.

1964

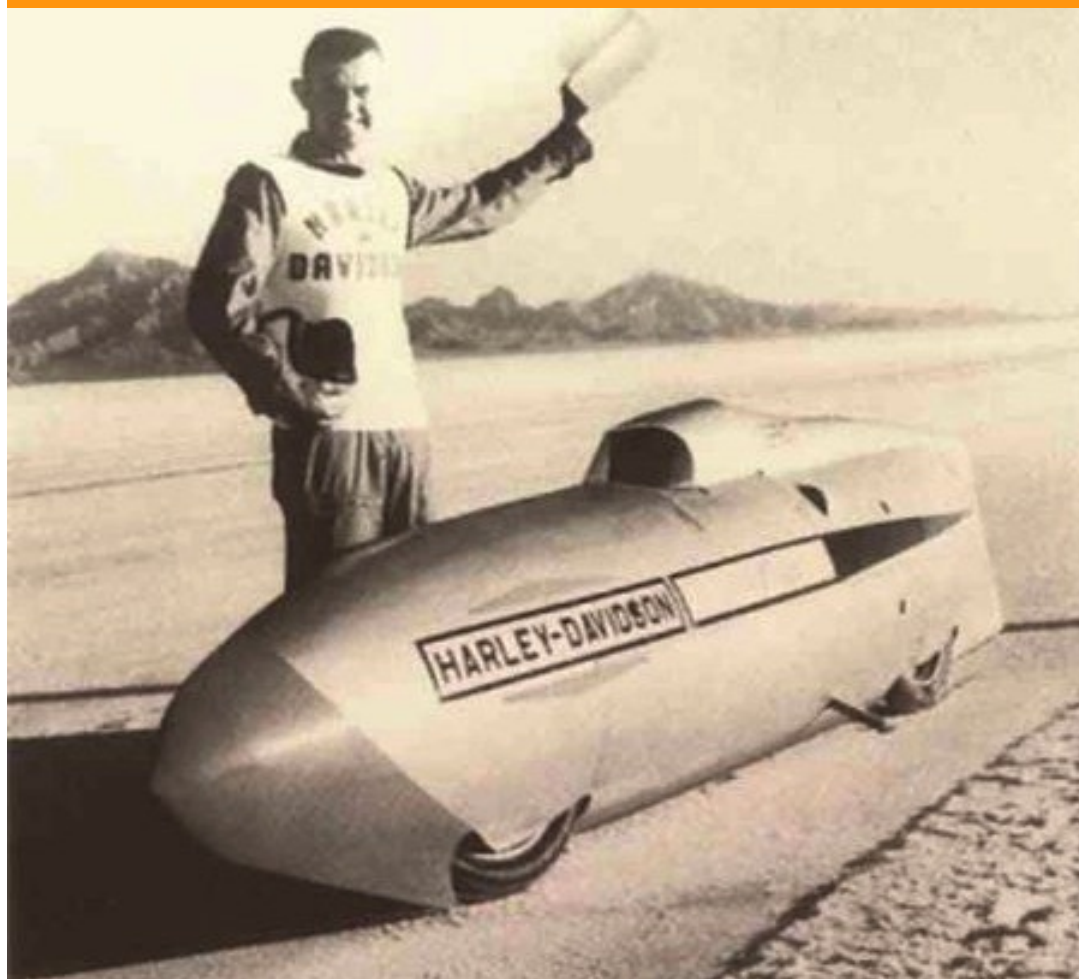
Le trois roues "servi-car" est la première Harley-Davidson équipée d'un démarreur électrique et d'un système électrique à 12 volts développés par l'ingénieur Les Ford. Le Sportster se voit doté d'un ensemble moyeu-frein à tambour avant en aluminium.

1965

La Duo Glide s'équipe d'un démarreur électrique et devient **Electra Glide**. Le Sportster passe de 6 à 12 volts, ce qui préfigure la greffe d'un démarreur.

C'est la dernière année de production du Panhead et notons que 1964/1965 sont les dernières années "kick start only" (démarrage uniquement par kick) sur les Harley Davidson Big Twin.

Le 21 octobre, George Roeder "aux manettes" d'un Stream liner ou cigare motorisé par le moteur Aermacchi de la Golden Wing bâta le record du monde de vitesse en 250 cm3 à 177.225 mph (285.3 km/h).



Harley-Davidson abandonne son statut d'entreprise familiale en ouvrant son capital.

1966

Ce fut une grande année pour la Motor Co avec son nouveau moteur surnommé **Shovelhead** (en raison de ses caches culbuteurs en forme de tête de pelle). Le bas moteur reste similaire à l'ancien Panhead: On parle de Panshovel. C'est également l'année de naissance de Ludo... *Production 1966: 36 310 unités.*

1967

Le Sportster XLH se voit doté à son tour d'un démarreur électrique en option.
Brigitte Bardot enregistre le 45 tours "Harley-Davidson" écrit par Serge Gainsbourg

1968

Apparition du fameux filtre ovale surnommé "Ham Can" sur l'ensemble de la gamme. Le Sportster XLH abandonne le kick.



Révolution dans l'univers feutré de la moto avec la présentation de la première grosse cylindrée nippone, la Honda 750 Four, qui sera commercialisée l'année suivante. Harley-Davidson élimine le fameux "mousetrap" qui permet de régler la tension de l'embrayage via un système mécanique placé sur le cadre.

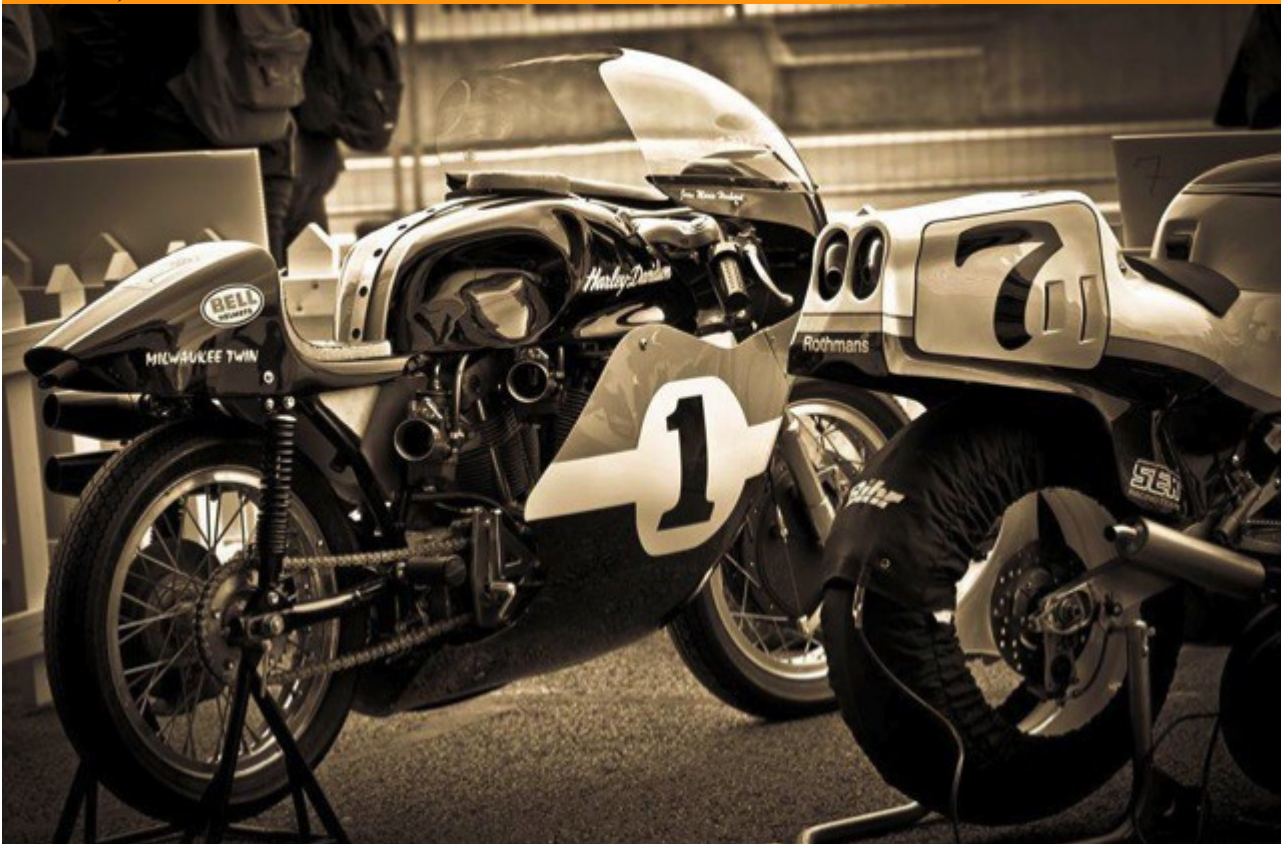
Production: 15 475 motocyclettes.

1969

La société American Machine and Foundry Company (AMF), spécialisée dans les loisirs (bricolage, Bowling, jeux, etc.) prend le contrôle de Harley-Davidson. Son président Rodney Gott est un grand fan de Harley depuis la seconde guerre mondiale.

Victorieux de l'édition 1968 des 200 miles de Daytona, Cal Rayborn double la mise en 1969 sur une KRTT (photo ci-dessous). Le pilote de San Diego scelle jusqu'à ce jour le palmarès international de la marque. Au total, sur 28 participations depuis 1937, le racing Department aura remporté 16 victoires. Hormis en 1971, avec Dick Man sur BSA, les 200 miles deviennent la chasse gardée des quatre constructeurs nippons. Mert Lawill gagne le championnat américain de Dirt Track; l' "AMA Grand National".

Ci dessous, la KRTT N°1 de notre ancien Dealer « Jean-Marie »



Easy Rider, joué par Dennis Hopper et Peter Fonda, remporte le prix de la première oeuvre au festival de Cannes 1969. Preuve est faite que les Harley-Davidson ont aussi un parfum sulfureux et contestataire qui s'inscrit dans la suite du mouvement de mai 1968 et de la guerre du Viet Nam.

easy rider



1970

A Wendover, Utah, Calvin Rayborn établit un nouveau record du monde de vitesse sur deux roues à la vitesse de 265mph (424 km/h) sur un cigare motorisé par un moteur de Sportster.

La Harley-Davidson de compétition à soupapes latérales, le modèle KR, montre des signes de vieillesse au sein de l'AMA National Championship. Ainsi cette moto ne gagne qu'un seul titre entre 1967 et 1971. Les marques de la perfide Albyon empochent la fameuse plaque frappée du numéro "1" avec Gary Nixon en 1967 (Triumph), Gene Romero en 70 (Triumph) et Dick Mann en 71 sur BSA.

Largement dérivé du Sportster, le **XR 750** développé par le chef du département course de Harley-Davidson, Dick O'Brian, voit enfin le jour dans le but de récupérer "The Plate". Comme le Sportster, les XR 750 construits entre 1970 et 1972 sont équipés d'une paire de cylindres en fonte. Construit dans l'urgence, le XR 750 n'est guère performant: on surnomme rapidement cette première mouture "iron maiden" ou "vierge d'acier".

Le V-Twin type Early Shovel ou Pan-shovel disparaît avec la greffe d'un nouveau carter moteur intégrant un alternateur qui remplace la magnéto. Un allumage à vis platiniées est placé dans le nouveau carter de distribution (idem sur le Sportster). Le couvercle de distribution prend une forme de cône fermé par un "time cover" d'où le surnom de "Cone Motor". La cylindrée reste inchangée: 1200 cc (74 cui).

Le Big Twin reçoit un nouveau couvercle de transmission primaire intégrant enfin une trappe d'accès (**Derby Cover**) à la tension de l'embrayage: il fait hurler les puristes!

Harley-Davidson lance la **FX 1200 Super Glide** influencée par le mouvement Custom. Cette nouvelle déclinaison du Big Twin est une sorte de croisement entre une FLH (cadre et motorisation) et une partie avant de Sportster (XL). La Super Glide inaugure un nouveau style de moto appelé "custom" en Europe et "cruiser" aux USA.



Willie G Davidson a convaincu l'usine de proposer en option l'ensemble selle-garde boue en polyester arrière dit "**Bob Tail**"(voir ci-dessus), sur une Harley-Davidson FX 1200. Ce design très novateur, est un échec commercial. Il ne sera proposé que durant les années 1970 et 71 sur le FX et sur le Sportster.
Le modèle FL abandonne le kick.

1971

Joe Smith sur un dragster à moteur Harley-Davidson passe sous la barre magique des 9 secondes sur le quart de mile (environ 400 m).

- En vitesse, le pilote Mert Lawill évoque la 750 XR en ces termes: *"Agonie. C'est la XR. Ce truc me fait perdre 10 ans de ma vie."*

Grâce aux machines japonaises fiables et faciles de prise en mains, la motocyclette subit une croissance incroyable en Europe mais aussi aux USA. La Motor Company profite de ce boom sans précédent: Une nouvelle usine à York (Pennsylvanie) sort de terre. Le logo AMF-Harley-Davidson est apposé sur les réservoirs des motos de Milwaukee.

1972

La famille Sportster (désignation XL) gagne quelques cubic inches en passant de 55 (en réalité 53,9 cui soit 883 cm³) à 61 cui ou 1000 cm³. Il subit une grosse évolution technologique avec un embrayage à bain d'huile en lieu et place de l'embrayage à sec, nouveaux rapports de boîte et de sélection ainsi qu'une nouvelle pompe à huile. Il développe désormais 48 CV. à la roue arrière (61 C.V. constructeur) et abat le 400 mètres départ arrêté en 13,38 secondes. Sa vitesse de pointe est de 116 mph.

La Motor Factory monte, sur l'Electra Glide, et c'est une première, un frein avant à disque serré par le fameux étrier dit "banane". Après des débuts en demi-teinte, la **XR 750** est complètement revue et reçoit notamment une paire de cylindres en aluminium. Moins de 500 XR seront produites entre 1972 et 1980. Développant plus de 80 CV (et actuellement 95 CV), elle est toujours le "seigneur des anneaux."

En vitesse, Calvin Rayborn permet à la vieille XR7TT "fonte" préparée par Walt Faulk (produisant 73 CV) de gagner trois des six confrontations Anglo-Américaines face aux tri-cylindres BSA et Triumph. **C'est l'un des plus grands faits d'armes de Harley-Davidson en compétition!**

1973

Le Sportster malgré une technologie moteur ancienne (1957) et châssis (1952) est le principal bénéficiaire de l'engouement de la moto outre-Atlantique pour Milwaukee. 18 150 exemplaires sont vendus en 1972, 19 960 en 73 à comparer aux chiffres des Big-Twin (8 775 Electra et 7625 Super Glide).

Le frein à disque est généralisé sur la totalité de la gamme (FX & XL).

Le modèle FX abandonne le réservoir "Fat-Bob" de 3,5 gallons en deux parties pour un élément mono corps.

1974

Une grève sans précédent de 101 jours paralyse la production.

- Apparition du palonnier à câbles aller-retour.

- L'usine de York devient l'unité de production et d'assemblage de Harley Davidson pour faire face à une demande toujours croissante. Milwaukee ne construit plus que les boîtes de vitesse et reste le siège de la firme.

- Arrêt de la production du Servi-Car apparu en 1932 !

- Lancement d'une nouvelle Super Glide équipée d'un démarreur électrique baptisée FXE.



Un Sportster signé Arlen Ness du début des années 70. Willy G. Davidson réinterprète les codes du mouvement custom en pleine expansion. L'une des clés de la pérennité de la marque! Le Sportster est de loin la base la plus choisie dans la gamme Harley Davidson à l'époque pour cet exercice.

1975

L'ensemble des commandes d'embrayage et de freins s'harmonisent avec la production japonaise: Le frein avant et la pédale de frein arrière passent à droite, le sélecteur de vitesses ainsi que la commande d'embrayage migrent à gauche. Le Sportster hérite d'une fourche Showa de 35 mm de diamètre.

-La production atteint le chiffre record de 75 403 unités.

1976

Pour commémorer le bicentenaire de la déclaration d'indépendance des Etats Unis, l'ensemble de la gamme de Milwaukee (XLH/XLC, FLH, FX/FXE) se voit appliquer un autocollant "Liberty Edition" sur le réservoir. Malgré cet anniversaire, la qualité de fabrication des Harley-Davidson, sous l'égide d'AMF, chute dramatiquement!

1977

Le "Rodney C. Gott museum", premier musée consacré à l'histoire de Harley-Davidson, ouvre ses portes à York.

Un nouveau Custom, le FXS Low Rider et le Sportster Café Racer ou XLCR sont présentés par Willie G Davidson à la Bike Week de Daytona en février 1977.

Un second modèle renforce la gamme Sportster: Il s'agit du XLT (T pour "Touring"). Cette petite Electra Glide, équipée d'une paire de sacoches rigides, d'une grosse selle et d'un réservoir ad-hoc, ne sera, tout comme le Café racer, proposée que pour les millésimes 1977 et 1978.

L'ensemble de la gamme Harley-Davidson (Sportster et Big Twin 1200) s'équipe d'un démarreur électrique. Le kick est conservé.

1978

Harley-Davidson commémore son soixante quinzième anniversaire.

L'Electra Glide (FLH) passe à 80 cui ou 1340 cc. Harley-Davidson étoffe l'offre dans la gamme Super Glide avec le FXE/F équipé d'un réservoir Fat Bob surmonté d'une console de type "low rider". Dans les faits, il s'agit d'une déclinaison du Low Rider de Willy G. Davidson équipée d'un guidon buckhorn (cornes de vache) et d'une finition différente.

La participation au capital de Aermacchi est revendue par William H. Davidson.
L'ensemble des Harley-Davidson s'équipe d'un allumage électronique signé Motorola.



1979

Ci-dessous, un Electra Glide FLH Classic (on notera la ressemblance avec le RoadKing standard actuel...)



- L'échappement "siamois" ainsi que le cadre inauguré sur le Sportster XLCR sont montés sur tous les Sportster. Le frein à disque arrière est généralisé à toutes les Harley-Davidson. Le Sportster "Touring" (XLT) disparaît au profit d'une version "S".
-le FXE/F "Fat Bob" et le FXS "Low Rider" passent de 1200 cc à 1340 cc. Le 72 cui (1200 cc) ne sera plus reconduit en 1980. La gamme FLH est épaulée par le modèle dît "Classic".

- **Au niveau commercial, Harley-Davidson ne représente plus que 20 % des immatriculations contre 80% en 1969.** AMF recherche un moyen de se séparer de sa branche moto: ainsi sa filiale italienne Aermacchi est revendue aux frères Castiglione qui fondent Cagiva.

Mais parallèlement et toujours en 1979, Harley-Davidson se met en rapport avec Zuffenhausen, siège du constructeur Porsche en vue d'étudier un successeur au moteur Shovelhead. (...)

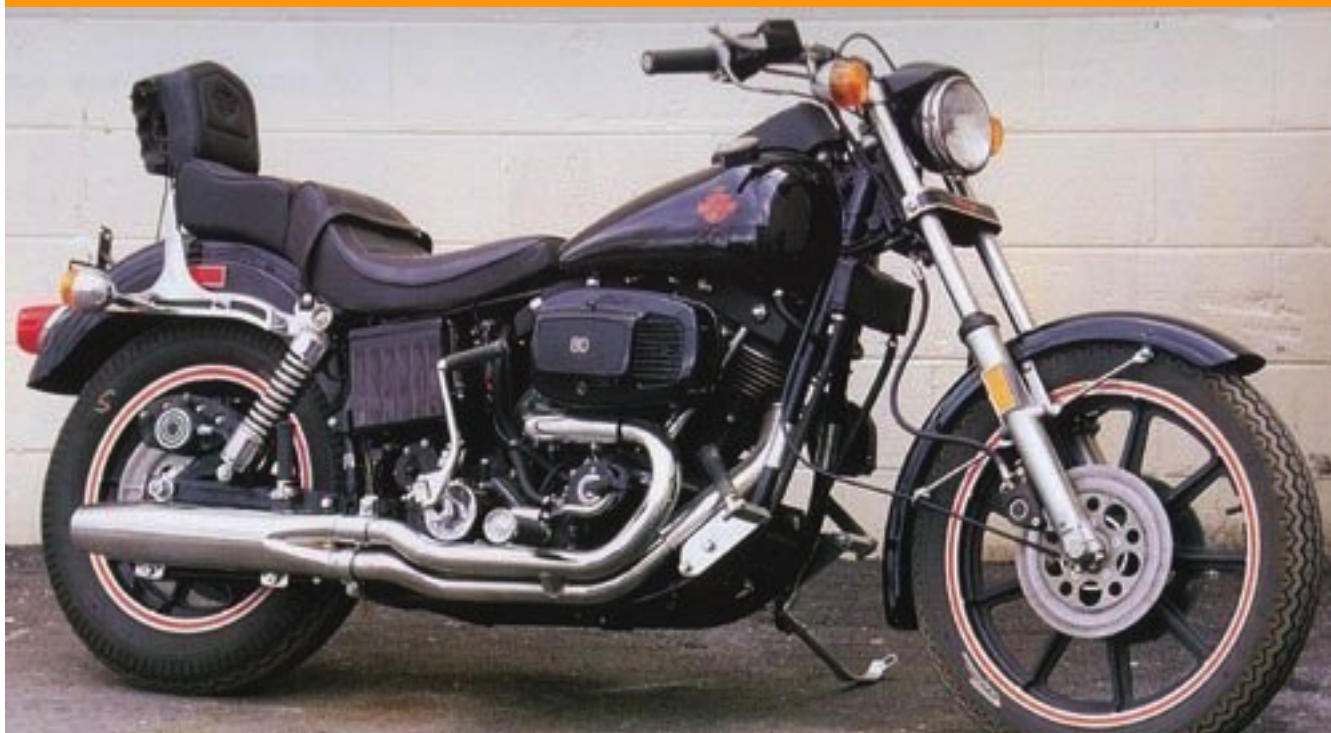
1980

Fut une très grande année au niveau créatif pour Harley-Davidson. Malgré la tourmente financière qui agite la marque au Bar and Shield, Willi G Davidson décline le modèle FX en plusieurs versions:

Le **FXWG** dit "Wide Glide" peut être qualifié de premier "custom d'usine" de l'histoire de Milwaukee. Willi G Davidson s'est inspiré de la scène custom: La partie cycle est de type chopper avec un angle de chasse passant de 30 ° à 33°, un jeu de T larges, une fourche rallongée de 3,5 pouces, une jante avant de 21 pouces, un guidon Buckhorn maintenu par de longues potences (risers), un ensemble réservoirs fat bob-compteur de 5 gallons équipant les Electra, et des commandes avancées.

Pour souligner l'appartenance du FXWG, au mouvement custom, la Wide Glide est recouverte d'une peinture "flaming" dans un dégradé d'orange vers le jaune et d'un garde boue Fat Bob.

Le FXWG établit les codes esthétiques qui régissent actuellement les modèles custom de la marque: FXST, FXWG, Sportster C53, etc.



La **FXB** ("B" pour "Belt" et non "Black") rend hommage à la concentration de Sturgis. Toujours sur la base de la Harley-Davidson FX, la **Sturgis** (photo ci-dessus) est recouverte entièrement d'une peinture noire rehaussée d'orange au niveau des jantes et du réservoir. 5687 Sturgis seront fabriquées uniquement pour le millésime 1980 une production totale de 48 181 motos.

Harley Davidson réintroduit sur la FXB et la FXWG une transmission primaire et secondaire par courroies en fibres d'Aramide dite "Gates Poly Chain" fabriquée par la Gates Rubber Company. La courroie secondaire avait été abandonnée par le constructeur en 1913!

Harley-Davidson définit au début de cette décennie le concept contemporain des modèles "Touring": Il s'agit du modèle "Tour Glide" ou selon la désignation usine "FLT". Le Tour Glide est mû par le V-Twin Shovelhead alésé à 80 ci (1340 cm³) monté souple dans le cadre afin de réduire les vibrations moteurs. Notons qu'il est équipé pour la première fois d'une boîte à 5 rapports.

Le 1340 Shovelhead développe 65 CV. Il est équipé d'un nouvel allumage dit "V-Fire"

De façon anecdotique, nous ne pouvons passer sous silence l'étude d'un quatre cylindres en V refroidi par eau de 1000 cm³ baptisé "**Nova**"(voir ci-dessous). Trois exemplaires verront le jour. Ce prototype très ambitieux, marque surtout le début de la collaboration entre les bureaux d'études de Stuttgart et de Milwaukee. Porsche exporte aussi sa rigueur toute germanique dans les méthodes de production et de conception: La fiabilité, tant décriée des Harley, deviendra exemplaire! Ce partenariat très étroit entre Porsche et Harley-Davidson se manifeste lors de la sortie d'un nouveau moteur: Twin Cam et V-Rod.



1981

Le 26 février, 13 dirigeants de Harley-Davidson signent une lettre d'intention afin de chasser AMF du capital de la Harley-Davidson Motor Company. Ils évoquent notamment pour redresser le constructeur un retour de la qualité en synergie avec de nouvelles techniques de management et de fabrication. Vaughan Beals Jr, après une levée de fonds, rachète Harley Davidson au groupe AMF pour 75 millions de Dollars. Le 16 juin, celui-ci devient le PDG d'une firme redevenue indépendante.

- En 1981, pour des raisons environnementales, la gamme Harley reçoit une nouvelle ligne d'échappement. Elle se caractérise par un tube de raccord entre l'échappement avant et arrière et des silencieux dits "staggered". Le très beau Low Rider perd son fameux 2 en 1 avec sortie Slash Cut.

-*Production:41.606*

1982

La SuperGlide II est lancée sous la forme des modèles FXR et FXRS. Equipée d'une boîte 5 et d'un cadre suspendu dérivé du FLT, elle cohabite, comme souvent chez Harley, avec l'ancienne génération de Super Glide représentée par les FXE, FXS low Rider et Wide Glide. Remarquons que jusqu'en 1985, Harley-Davidson proposera l'ancien cadre et la boîte 4 vitesses entraînée par le Shovelhead et même le nouveau moteur Evolution.

Production: 30.262 (14,3% de part de marché contre 20,4% en 79)

1983

Le 1 avril 1983, le président des USA, Ronald Reagan instaure une surtaxe sur les importations de motos japonaises de plus de 700 cm³ pour une durée de 7 ans.

Le Low Rider disparaît au profit du FXSB.

Début d'une aventure commerciale et humaine unique: le Harley Owners Group ou HOG. Le Hog devient rapidement le club motocycliste (encadrée par un constructeur) le plus important au monde avec 90 000 membres en 1989 et 500 000 en 2000. Le H.O.G. regroupe actuellement 1 120 000 membres dont 104 600 en Europe et 14 800 en France, répartis en plus de 1400

chapters, (Chapters en anglais) dans 60 pays, dont 48 en France, tous unis par une passion commune. C'est le plus important club du monde en terme d'effectifs.



Vente du **Sportster XR 1000** équipé d'un jeu de culasse de type XR (en bas à gauche) à 1 carburateur Dell'Orto de 36 mm par cylindre. Ce Sportster ne sera produit qu'à 1018 exemplaires. Sa puissance de série n'est que de 72 C.V. mais Jerry Branch propose dès 1984 avec la bénédiction de Milwaukee des kits routiers qui font grimper la puissance à plus de 90 C.V. Très chère (69 276 FF), elle ne sera jamais homologuée en France en raison de ses échappements sur la gauche trop bruyants! Elle préfigure les futures Buell.

- Le Sportster XLX-61 (en haut à gauche) est la première moto de la nouvelle ère commerciale et industrielle prônée par Vaughan Beals. Ce Sportster est équipé d'un nouveau cadre utilisant les nouvelles technologies de fabrication. Se voulant, une entrée de gamme au monde Harley Davidson, le XLX61 est proposé au prix plancher de 3.995 \$ en 1983.

Le Softail est dévoilé aux journalistes en juin 1983.

Production: 29.620

1984

Le département moteur de Milwaukee dirigé par l'ingénieur en chef Don Valentine et son adjoint Mark Tuttle planche dès l'année 1977 sur un nouveau groupe propulsif. Conçu en partenariat avec Porsche, le moteur Evolution est bel et bien une évolution du Shovelhead de 1970. Le V-Twin tout aluminium routier est au standard nippon: Il est plus puissant et est surtout plus fiable. Malgré une cylindrée inchangée de 1340 cc ou 80 cui par rapport au Shovelhead, l'Evolution ou EVO est plus performant grâce une culasse permettant un taux de compression accru et intégrant pour la première fois, une zone de squish. De plus, la levée et la durée d'ouverture des soupapes augmentent. Le nouveau cache-culbuteur en trois parties de forme cubique (permettant le démontage dans le cadre des basculeurs) est à l'origine de son surnom de "block Head". Cette appellation demeura marginale. Il est proposé sur 5 modèles dont l'emblématique FXST Softail équipé des accessoires cosmétiques du FXWG. **L'embrayage à diaphragme fait son apparition.**

-On ne pourrait parler "d'année du renouveau" sans l'autre clef du succès futur de la marque: Le **cadre Softail**. Cette partie cycle permet aux Harley-Davidson de retrouver un look de cadre rigide grâce à deux amortisseurs cachés sous l'ensemble moteur-boîte. Pour l'anecdote, c'est un constructeur indépendant de Saint Louis dans le Missouri, Bill Davis, qui a élaboré ce châssis dans son atelier avant de le vendre à Harley-Davidson au début des années 80.

Production: 38.741

Ci-dessous, le FXST 1984 équipé du moteur Evolution et du nouveau cadre Softail. Notons que ce modèle conserve la boîte 4 des anciens Shovel.



1985

C'est l'année d'adieu du bloc moteur bimétallique surnommé " Shovelhead " (" tête de pelle ") ainsi que de la boîte à 4 rapports sur les Big Twin.

Production:34.632

1986

Sortie du Sportster Evolution en deux cylindrées: 883 et 1100 cm³. Désormais Il n'y a plus de kick au sein de la gamme Harley-Davidson. **La courroie secondaire équipe l'ensemble de la gamme 1340 cm³ ou 80 cubic inch.**

Dès 1986, la Motor Company dépasse Honda sur le segment des grosses cylindrées de plus de 1000 cm³.

La gamme Softail s'étoffe au milieu de l'année avec un nouveau modèle faisant référence au passé de la marque :

L'Héritage ou FLST dessiné par Willie. G Davidson, devenu directeur du bureau de style, et son assistant Louie Netz fait directement référence à l'Hydra Glide grâce à son capotage de phare et à ses deux grosses roues de 16 pouces (désignation "FL" chez Harley Davidson) recouvertes de garde boue massifs.

Naissance du FXSTC ou Softail Custom: Il est équipé d'une roue arrière pleine et de nombreux chromes.

La firme de Milwaukee est cotée à l'American Stock Exchange (le premier marché de la bourse New Yorkaise). Le 27 juin 1986, Harley -Davidson propose à la vente deux millions d'actions à 11 dollars l'unité. C'est une première depuis 1969 avec la fusion avec AMF. Le succès boursier est là et permet à la firme de se constituer un trésor de guerre permettant de voir l'avenir de la marque sereinement et de se diversifier notamment avec l'achat du fabricant de Motor Homes; Holiday Rambler Corp.

Le Wide Glide est équipé pour la dernière année de la boîte 4. Avec elle, le Kick tire sa révérence!

Production:39.116

1987

Avec beaucoup de fay-play, Harley-Davidson milite et obtient l'abrogation des surtaxes tarifaires frappant les importations de deux roues japonaises de grosses cylindrées, un an avant l'arrêt des sanctions douanières. C'est une première dans l'industrie US. Le président Ronald Reagan cite en exemple Harley-Davidson comme étant une "American success story".

Le 1 juillet, Harley-Davidson est coté à Wall Street. Le Sportster fête son trentième anniversaire avec la naissance d'un nouveau modèle, Hugger, et d'un modèle commémoratif: 30th anniversary 1100 cm³ Sportster



L'offre sur les Big Twin s'élargit avec L'Héritage Softail Classic (FLSTC), Electra Glide et le Low Rider Custom. L'Héritage Softail Classic équipé de grosses sacoches cloutées, d'une selle assortie avec un sissy bar, d'un passing lamps et d'un pare brise sera le grand succès de la gamme Softail.

Fin 1987, Harley-Davidson représente 47% du marché des grosses cylindrées outre-Atlantique.

Production: 41.678

1988

60 000 "Enthusiast" se rendent à Milwaukee pour fêter le 85ème anniversaire du constructeur.

Le Sportster se dote d'une fourche de 39 mm de diamètre (35 mm auparavant) et d'un carburateur Keihin C.V de 40mm. Le 1200 remplace le 1100 et coiffe la gamme Sportster.

Harley-Davidson "dépoussière" et "modernise" à coups d'épures déduites par ordinateur et de longs essais, l'antique fourche à parallélogramme dite "Springer" disparue en 1948. La fourche Springer donne naissance à un nouveau modèle FXSTS équipé du



cadre Softail.

Harley est de retour au premier plan avec des machines puisant leur inspiration dans le patrimoine de la marque. A l'image du Springer, elles sont saines, fiables et sans concurrence réelle sur le marché.

En 1988, Harley-Davidson, détient à elle seule plus de 54% du marché des gros cubes en Amérique du Nord.

Production:47.325

1989

Ci-dessous, une "Harley-Davidson" MT 500.

Harley-Davidson achète en octobre 1987 les droits de production de l'Armstrong MT 500 britannique équipé du monocylindre Rotax de 350 cm³. Il sera fabriqué très discrètement pour l'US Army dans l'usine de York en Pennsylvanie.



Production 1989: 55.507 exemplaires

1990

Willy G. Davidson et Lou Netz dévoilent le FLSTF dit "Fat Boy". Il s'agit d'un Héritage dépouillé à roues pleines produit en série limitée. Le bureau de style réinterprète le passé de Harley-Davidson sous la forme d'un néo Hydra-Glide à la fois moderne par ses roues pleines en aluminium coulé qui ne sont pas sans évoquer les antiques roues flasquées des Lakesters. Cette première mouture se présente sous une livrée gris-argent baptisée "Grey ghost" agrémentée de quelques touches de jaunes sur les supports de culbuteurs, le couvercle d'allumage ou la trappe d'accès à l'embrayage. Le Fat Boy est un succès immédiat qui dure toujours!

C'est, ci-dessous, la moto préférée de notre ami «Sergio»...



Une rumeur, sans cesse démentie par Willy. G, prétend que le nom de "Fat Boy" est un hommage aux deux premières bombes atomiques larguées sur Hiroshima et Nagasaki en 1945. Elles étaient surnommées "FatMan" et "LittleBoy". Autre point, le logo Harley-Davidson sur le réservoir du Fat Boy n'est pas s'en rappeler l'insigne ailé de l'US AIR Force. De plus les 2 bombardiers B-29 Enola Gay et Bock's Car étaient de couleurs argents comme.... le Fat Boy! Les deux bombes atomiques portaient des rayures jaunes tout comme le Fat Boy. Malgré ces points troublants, il est peu probable que le bureau de design ait volontairement lancé un modèle aussi belliciste contre le Japon, irrité par le flot de copies nipponnes de Harley-Davidson. Il est plus probable que Willie G. ait remarqué un custom peint de la sorte lors d'une concentration.

- Lors du cinquantième anniversaire de la concentration de Sturgis (Dakota du Sud) et devant 250 000 Bikers venus du monde entier, Harley-Davidson dévoile la FXDB dite "Dyna Glide Sturgis" commémorant le cinquantenaire du Black Hills Rally.

Production 1990: 59 706 exemplaires

1991

Tout comme le modèle de 1980, la Dyna Glide Sturgis, présente dans la gamme 1991, abandonne les chromes chers à la marque pour un "total look" noir. Elle inaugure le cadre **Dyna** (dénomination usine "D"). Ce nouveau châssis ne sera jamais à la hauteur du cadre FX de 1982 au niveau des qualités routières.

Moins onéreux à fabriquer car mécano-soudé, ce cadre permet à la Motor Company de continuer à revisiter son passé: Il redonne vie aux lignes classiques des FX boîtes quatre des années 70... Nostalgie quand tu nous tiens!

Le Sportster, à l'image des Big Twin, adopte une boîte à 5 rapports et se dote d'une transmission secondaire par courroie.

Plus de 650 Chapters du Harley Owners Group sont répertoriés dans le monde.

Pour un montant de 31 millions de Dollars, Harley-Davidson déplace dans son complexe de York les ateliers de peinture. Le bâtiment sera opérationnel dès l'année suivante.

La Bike Week de Daytona fête sa cinquantième édition.

- Production: 65 548

1992

Harley-Davidson prend quelques pourcent de la société Buell Motorcycle Company. Erik Buell fabrique depuis 1983 dans son usine d'East Troy l'unique moto américaine sportive. Elles reçoivent des moteurs de Sportster (XR puis 1200 Sportster "vitaminé"). Une série limitée en chasse une autre avec le Dyna Daytona commémorant le 50ème anniversaire de Daytona. Un second modèle reçoit la nouvelle partie cycle Dyna: Super Glide Dyna Custom (FXDC).

Production: 76 500 exemplaires

1993

Le 12 juin, plus de 100 000 harleyistes défilent dans Milwaukee pour fêter le 90ème anniversaire de la Motor Company. Harley-Davidson produit une série limitée dite "90th Anniversary".

Ci-dessous, la gamme 1993 s'enrichit d'une nouvelle série limitée. Il s'agit du Softail Héritage Nostalgia produit à 2700 unités.

Trop kitch, appelé "cow glide" aux USA ou "vache normande" en France, la Nostalgia ne sera pas reconduite l'année suivante.

(Hein Mizou qu'elle est belle celle-là !!!)



FXDWG Dyna Wide Glide, FXDL Dyna Low Rider viennent renforcer le clan Dyna.

Production: 81 700 exemplaires

1994

Harley-Davidson lance un programme ambitieux sur circuit dans la catégorie Super bike en lançant la VR 1000. Cette moto, pour des raisons d'homologation auprès de la Fédération Internationale Motocycliste (FIM) est produite à 200 exemplaires en version routière pour le prix astronomique de 400 000 FF de l'époque (soit environ 60 000 €). La VR 1000 est un bicylindre à 60° équipé d'un double arbre à cames en tête par cylindre. Le refroidissement est liquide.



En février, Harley-Davidson lance une coûteuse et infructueuse procédure juridique pour breveter "la mélodie Harley" auprès du U.S. Patent and Trade mark Office.

Toujours durant ce mois, Harley-Davidson achète 49% du capital de la Buell Motorcycle Company.

Production: 95 800 exemplaires

1995

Pour le trentième anniversaire de L'Electra Glide Ultra Classic fait appel à une **injection électronique** de marque Magnetti-Marelli qui s'est avérée peu efficace.

Milwaukee lance le tourer FLHR **RoadKing**: Une Electra "légère" dont le pare-brise s'ôte en quelques secondes.



Le Springer est décliné par Willy G dans une version limitée entièrement noire qui rappelle le XLCR de 1977. Le **Bad Boy** FXSTSB (ci-dessous) est un tel succès en Europe et aux USA qu'il intègre la gamme Harley 1996.



Le FXR n'est plus au catalogue, remplacé par le FXD à cadre Dyna.

Production: 105 104 exemplaires

1996

Le service des pièces détachées de l'Avenue Juneau prend ses quartiers dans de nouveaux locaux de 23 200 m² à Franklin (Wisconsin). Le centre intègre en plus du service après-vente, les accessoires Genuine et Screamin'Eagle propriétés de la marque.

Sortie en 1996 du **1200 Sportster Sport**

C'est la première Harley-Davidson équipée de suspensions Showa avant et arrière réglables. Il est équipé d'un réservoir de 3,3 gallons (15 litres) et d'un double disque à l'avant.

- Production: 118.800

1997

Sortie de l'Héritage Springer Softail (photo ci-après) qui rend hommage aux Knucklehead et au Panhead de 1948. Elle est équipée de série d'énormes sacoches à franges et pour l'occasion, la Motor Company a ressorti l'antique feu arrière dit "Tombstone"!

L'Héritage Springer marque aussi le début du custom d'usine et de la reprise en main par la Motor Company du très lucratif marché des accessoires et des vêtements. Ainsi, dès sa présentation, une quarantaine de pièces et un blouson ont été créés spécialement pour la FLSTS.

Si Milwaukee ne l'avait pas fait, Brijou l'aurait inventé!



La Nouvelle usine de Kansas City d'une superficie de 30 000 m² produit son premier Sportster. Du côté de Milwaukee, sur un site proche de Capitol Drive, le nouveau Product Development Center (PDC) est ouvert: Willie G Davidson règne sur 20 000 m² dédiés aux projets futurs, à la ligne d'accessoires et aux vêtements estampillés du précieux logo "Bar and Shield".

Le réservoir de 15 l du Sportster S équipe les Sportster 883 et 1200.

Au 3700 West Juneau Avenue, on table sur une production de 130 000 unités en 97 et de 200 000 exemplaires pour le centenaire en 2003. Cet objectif sera dépassé dès l'année 2000!

Production: 132.285 exemplaires

1998

Ci dessous, une Buell S1 White Lightning: La Motor Co devient l'actionnaire majoritaire de Buell Motorcycle Company. Erik Buell ne conservant que 2% du capital mais garde la haute main sur la petite usine d'East Troy au niveau de la conception, du développement et du design.



Harley-Davidson fête son 95ème anniversaire devant plus de 140 000 passionnés et profite de l'occasion pour dévoiler son nouveau cheval de bataille pour le nouveau millénaire; un nouveau V-Twin: Le **Twin Cam 88 ci**.

Williy G. Davidson décline le concept de la Bad Boy sur un Softail standard au nom évocateur de **Night Train**. Recouvert de pied en cap d'un noir profond qui n'épargne que le guidon Drag -Bar et les échappements, cette "queues molles" est initialement destinée au seul marché européen. La demande est telle sur le continent Nord-Américain qu'elle intègre la gamme de façon définitive.

Le **Sportster 53 Custom** et la **Road King Classic** (équipée de l'injection) font leurs premiers pas au sein de la gamme. Le Sportster Sport monte en puissance avec une nouvelle culasse, ainsi que de nouveaux arbres et un double allumage.

Les sites de production de York et de Kansas City tournent à plein régime. Un site de sous-traitance est ouvert au Brésil à Manaus.

Production: 150.818 exemplaires

1999

Les cadres FX et FL reçoivent le nouveau V-Twin de 1450 cm3 (88 cui) surnommé Twin Cam ou Fat Head. Le Twin cam utilise deux arbres à cames au lieu de l'unique arbre qui anime les différentes générations de Big Twin depuis le Knucklehead de 1936. Sous son architecture d'aspect classique (V-Twin à 45° à 2 soupapes par cylindre), se cache un bloc moteur totalement repensé par rapport au moteur Evolution qui continue par ailleurs sa carrière sur les Softail. Une vingtaine de pièces sont communes entre l'Evolution et le TC 88. La puissance est en hausse. De vrais freins sont enfin montés de série alors que les vibrations ont quasiment disparues.

- La gamme Harley-Davidson représente pas moins de 26 modèles et trois motorisations; un record!

- Buell produit un 500 cm3 monocylindre d'entrée de gamme équipé d'un demi moteur de Sportster: Il s'agit du "Blast". Le Buell "Blast" ne sera jamais exporté.

-Production: 177.187 exemplaires

2000

"Rien ne change et pourtant tout à changé" telle pourrait être la devise de la gamme Softail 2000 qui accueille naturellement le moteur Twin Cam 88 type B. Les ingénieurs ont du concevoir un nouveau cadre Softail pour recevoir ce nouveau moteur nettement plus volumineux. De plus, le Twin Cam (10% plus puissant) produit plus de vibrations que l'Evolution. Il ne peut donc être boulonné directement sur le cadre. Les ingénieurs du Product Development Center ont laissé de côté l'idée d'un montage souple au profil d'un Twin Cam à contre-balanciers d'équilibrage (nom de code TC-88B). Les deux arbres semi-cylindriques disposés transversalement à l'avant et à l'arrière du vilebrequin, entraînés par une chaîne du coté droit du moteur, éliminent 90% des vibrations primaires produites par le V-Twin à 45 degrés. Une nouvelle boîte de vitesses plus précise éliminant les faux points morts est généralisée à l'ensemble de la gamme. Des freins à quatre pistons équipent toutes les Harley-Davidson hormis le Springer.

Le Nouveau Softail **Deuce**, équipé de l'injection, s'inspire de la mode custom du moment avec un réservoir stretché et un garde boue arrière plat.



En juin, Harley-Davidson abandonne son long combat judiciaire auprès du service des brevets qui visait à en déposer un pour le bruit d'échappement propre à la production de Milwaukee.

Production: 204.592 exemplaires

2001

Sacrilège pour les uns, mal nécessaire pour les autres, évolutions logiques, Harley-Davidson lève le voile sur la VRSC (pour V-Twin Racing Street Custom) dites **V-ROD** qui sera commercialisée en 2002 .

Le moteur, surnommé à juste titre "Revolution", est développé conjointement entre les bureaux d'études de Capitol Drive et de Porsche (mondialisation oblige). Il s'agit d'un bicylindres en V à 60° refroidi par eau à double arbres à cames en tête entraînant quatre soupapes par cylindre et alimenté par injection.



Paradoxalement, La Motor Factory annonce l'arrêt du programme sportif "VR 1000" dont la V-Rod est dérivée. En 8 saisons en Super Bike US, les résultats de la VR 1000 sont bien maigres avec une pole position et quelques podiums mais sans aucune victoire.

La Motor Factory s'engage avec une version préparée de la V-Rod dans le championnat de dragster de la NHRA (National Hot Rod Association) en catégorie Pro Stock en créant le team Screamin 'Eagle/ Vance&Hines.

Le Twin Cam sans balancier (TC 88 A) équipe la nouveauté de l'année : La Dyna Super Glide T-Sport qui veut être une routière à l'européenne à la fois légère et confortable. Ce sera un échec commercial.

Comme tout nouveau président, George W. Bush visite les usines Harley-Davidson. La Jeune Jennifer Snyder intègre à 17 ans l'équipe Harley-Davidson de Dirt Track.

Production: 234 461 exemplaires

2002

Lancement par Buell de la **XB9R** suivi en 2003 par la version streetfighter ou roadster **XB-9S**.

La firme d'East Troy abandonne les châssis treillis et le moteur 1200 cm3 contre un cadre à double poutres en aluminium et un bicylindres de 1000 cm3 reprenant la technologie du monocylindre Blast.

Le 883 s'offre un "coup de jeune" à grand renfort d'éléments inédits sur une entrée de gamme H-D: Selle profilée, échappement 2 en 1 et double disques avant. Le XL 883 R(R pour racing) est un vibrant hommage aux XR 750 de la marque comme le souligne la peinture orange et noire du Racing Departement.

Les chaînes d'assemblage de la gamme Dyna sont transférées du site de York (Pennsylvanie) vers Kansas City (Missouri).

Production : 263.653 motos

2003

Harley-Davidson fête son centenaire avec un barnum itinérant qui durant quatorze mois sillonne le monde.

Le millésime 2003, celui du centième anniversaire de Harley-Davidson, se décline pour la première fois à travers une couleur biton, noire et argent. **(La moto de notre cher JCT)**



L'ensemble de la gamme des Big Twin équipée du moteur Twin Cam 1440 (TC A & B) vendue en France, abandonne le bon vieux carburateur pour une injection électronique.

Aux USA, certains modèles conservent l'alimentation par carburateur au moins jusqu'en 2008.

Fin 2003, le Sportster Evolution (883 et 1200) apparu en 1985 subit de profondes modifications moteur et reçoit un nouveau cadre suspendu. En France, Harley-Davidson représente 3,61% des immatriculations de motocyclettes de plus de 125 cm³.

Production: 291.147 exemplaires

2004

Présentation des Softail Deluxe et Springer Classic.

-Andrews Hines remporte le championnat Pro-Stock. C'est le premier titre pour Harley Davidson en dragster. C'est aussi la première victoire d'un Twin liquide face à une meute de quatre cylindres Suzuki.

-Production: 317 289 motos

2005

Renouvellement de la gamme Dyna. Elle reçoit une boîte 6 vitesses et un nouveau cadre plus rigide. Sortie avec la **VRSCR Street Rod** de la première moto Harley Davidson conçue pour le marché européen. Il s'agit d'un roadster utilisant la partie cycle et le moteur de la Harley Davidson VROD.



Harley remporte pour la seconde année consécutive le titre Pro Stock toujours avec Andrews Hines. GT Tonglet, son coéquipier du team Screamin'Eagle finit second du championnat.

Réapparition du Softail Héritage (FLSTI).

Modèle emblématique de la gamme H-D, le Fat Boy fête son quinzième anniversaire. Pour l'occasion, son bicylindre "Twin Cam B" cube de série 1550 cc grâce au kit Screamin'Eagle (division des pièces Haute Performance de Harley-Davidson).

Production : 329 017 exemplaires

2006

Révolution de velours, le 14 juillet 2006 du côté 3700 West Juneau Avenue:

Lors de la convention annuelle de ses concessionnaires ("dealers" dans le langage maison), Harley Davidson dévoile pour les millésimes 2007 un Twin Cam "next generation" cubant 1584 cc ou 96 ci. Malgré sa dénomination commune avec le Twin Cam 88 ci ou 1440 cc apparu en 1998, il s'agit d'un tout nouveau moteur comme l'annonce le chef de projet: "Le programme d'un nouveau moteur le plus ambitieux de l'histoire de Harley-Davidson".

En effet, ce bicylindre en V fait la part belle à l'électronique avec la présence de clapets à l'admission et à l'échappement permettant dans un premier temps de respecter les normes anti-pollution Euro 3 en Europe et dans un second temps de faire face au durcissement des émissions polluantes en 2010 aux USA.



RoadKing Classic 96ci année 2006 boîte 6, peinture « perso » inspirée du «Softail Deluxe»

Le Sportster abandonne le carburateur au profit d'une injection. Toujours dans la gamme Sportster, le salon de Cologne à l'automne 2006 est l'occasion de présenter à la presse et au public le concept bike "XR1200". Cette moto s'inspire du passé sportif du constructeur, en l'occurrence la Harley Davidson XR 750. Destinée dans un premier temps au seul marché européen, le succès est tel que la XR 1200 sera vendue dans le monde entier dès 2008.

La famille V-Rod s'enrichit de la très sombre Night Rod Spécial.

Harley Davidson dévoile les plans d'un nouveau musée qui devrait ouvrir ses portes en 2008.

Petit bilan: Harley -Davidson est devenue en 2006 le fabricant de moto le plus rentable au monde avec un chiffre d'affaire de 5,8 milliards de dollars (+ 8.6% par rapport à 2005) pour un bénéfice net de 1,04 milliard de dollars. La firme de Milwaukee a construit 361 656 motos (dont 349 196 Harley Davidson) en 2006. Elle compte 2 millions d'aficionados à travers le monde mais concentre toujours ses ventes sur le marché US (80%) et compte moins de 10% de femmes parmi ses clients. Harley Davidson fait partie des dix marques américaines les plus connues dans le monde avec Coca Cola et Disney. Notons que le groupe français AXA est son premier investisseur avec 6,5% du capital du constructeur.

2007

Une grève est déclenchée sur le site d'assemblage de York paralysant la production durant trois semaines. C'est la première grève chez Harley-Davidson depuis 16 ans.

- Présentation en juillet 2007 de la gamme Harley-Davidson 2008: le constructeur de Milwaukee y dévoile le «fat Bob» au look très germanique, avec son pneu arrière de 180 mm et avant de 130mm. Cette Dyna Glide, spécialement développée pour l'Europe, est équipée d'un double optique et d'un échappement 2 en 1 en 2 baptisé «tommy gun».



Un nouveau Softail baptisé «Rocker» est décliné en deux versions: «standard» et «C».

La famille Sportster 2008 reçoit une injection et fête son cinquantenaire avec une série limitée de 2000 exemplaires baptisée «xl 50 1200 Custom ». Le Sportster minimaliste «nightster», apparu aux USA en début d'année, traverse l'Atlantique. L'ABS est proposé en option pour les Road King, Electra Glide et V-Rod. Le Twin liquide de cette dernière passe de 1130 cc à 1250cc et l'embrayage est équipé d'un système anti-dribble limitant l'effet du couple lors des décélérations.

La crise du crédit immobilier apparue en août/septembre dite "crise du subprime" (prêts hypothécaires) plombe les résultats financiers et commerciaux de Harley-Davidson. Ainsi, son action a fortement reculé en 2007. Du 26 au 31 novembre, 5000 employés du groupe sur les sites de Milwaukee, Kansas City et York sont mis en chômage technique. Les ventes ont baissé de 15,3 % au troisième trimestre.

La Motor Company n'aura produite que 330 619 motos en 2007 (ainsi que 11 513 Buell), soit 17 000 exemplaires de moins par rapport à l'exercice 2006. Cette chute de -5,3% est limitée grâce à la croissance des exportations vers l'Europe et le Japon alors que le recul du marché domestique est de -6,1%. Ainsi en France, les ventes de Harley Davidson progressent de 15,4%. Notons que le directoire de Harley-Davidson prévoyait pour cette année de passer la barre symbolique des 400 000 motos produites !

2008

En août, Harley Davidson rachète pour 70 millions d'Euro le fabricant italien de moto haut de gamme MV Agusta.

Suite à la crise financière puis économique, l'action Harley Davidson a perdu plus de la moitié de sa valeur, passant de 38,91 \$ en janvier 2008 à 16,97 \$ en décembre 2008 (elle cotait 64,05 \$ en janvier 2007 !).

Pour une première, c'est une première : les européens sont servis les premiers avec la sortie du Sportster XR 1200, vendu exclusivement sur le vieux continent. Un contingent de 600 exemplaires du 1200 XR est quand même "déroutés" vers les show room des concessions d'Amérique du nord en fin d'année.

Au niveau moto, le Softail Cross Bones, dévoilé en début d'année, reprend tous les codes du bobber : grosse roue avant de 16 pouces, fourche Springer et selle monoplace avec ressorts. Bref, c'est la réincarnation moderne sous injection (de botox !) et queue molle (Softail) des Knucklehead et Panhead qui sévissaient sur la cote ouest dans l'immédiat après guerre.



En Juillet, la Muscle, au look très "Panzer Division", essaie de donner un second souffle à la gamme V-Rod. La Dyna Street Bob, certainement la Harley Davidson de la décennie, subit un léger lifting alors que la gamme Touring reçoit une nouvelle partie cycle faisant progresser sensiblement la tenue de route selon les dires du constructeur.

Le 8 juillet, les lignes d'assemblage de Kansas City (Missouri) sortent la 250 000ème Dyna Glide. Rappelons que ce modèle avait débuté sa carrière en 1991 avec la Dyna Glide Sturgis (FXDB).

Le musée Harley Davidson ouvre ses portes en juillet regroupant 400 motos sur 12 000 m² à Milwaukee.

Le 31 août toujours à Milwaukee, sur le bord du lac Michigan, Bruce Springsteen et son "Born in USA" clôture les festivités de 3 jours liés au 105ème anniversaire de la marque devant plus de 100 000 bikers.

Plus exotique, l'usine Harley-Davidson de Manaus au nord du Brésil, créée en 1999, produit sa 10 000 ème moto, un Softail Deluxe.

Harley Davidson France enregistre une augmentation de ses ventes de 20,6% par rapport à l'exercice précédent, soit plus de 6 500 motos. Sur le segment des plus de 625 cc, Harley Davidson est le 5ème constructeur dans l'hexagone avec 9,51 de part de marché.

Production totale de la Mo Co: 303 479 motos sous la marque Harley Davidson et 13 119 sous la marque Buell.

2009

Le feuilleton financier : Harley Davidson annonce en janvier 2009 des résultats pour l'exercice 2008 fortement dégradés avec notamment une baisse de 30 % de ses bénéfices (qui restent supérieurs à 650 millions de Dollars) et table sur des ventes réduites en 2009. Dans la foulée, la firme de Milwaukee supprimera 1100 emplois en 2009 et 2010 afin de réduire ses coûts de production et fermera le centre de distribution de Franklin.

En octobre, la situation dépasse les craintes des analystes avec un bénéfice en baisse de 84% au troisième trimestre et une production revue encore à la baisse. MV Agusta est mis en vente (vente confiée à BNP Paribas de Milan) alors que Buell est purement et proprement "euthanasié".



La 136 923 ème et dernière Buell

Cette restructuration ne rassurera qu'un temps les "golden boys" car les résultats pour la période octobre/novembre sont très mauvais avec des ventes en recul de 35 à 40% par rapport à l'année précédente, qui n'était déjà pas un "grand cru". Les agences de notation "dégrade" le titre Harley Davidson qui passe de "neutre" à "vendre".

Finalement, le chiffre d'affaire pour l'année 2009 s'élève à 3,17 milliards de dollars contre 4,24 en 2008, soit une baisse de 25 %.

- Pour ne rien arranger, la MoCo annonce en décembre sa plus grande campagne de rappel (112 000 véhicules) de son histoire concernant les modèles Touring produits entre le 06 Juin 2008 et le 19 Novembre 2009.

Un nouveau PDG est nommé chez Harley Davidson France, en la personne de Gérard Staedelin. En mai, James L. Ziemer laisse son siège de PDG de la Motor Company à Keith E. Wandell.

En mai, débarque dans les concessions le Sportster Iron. Il s'agit d'une énième déclinaison du concept "dark custom" qui a donné entre autres le Sportster 1200 Nightster ou le Softail Cross Bones.

Autrement dit, Harley Davidson applique à son entrée de gamme, le 883 Sportster, ses recettes marketing d'une moto dépouillée à l'extrême et recouverte de pied en cap d'une peinture noir mat. Très tendance avec un zeste de "Rebel attitude", le Sportster Iron permet d'accéder au mythe et à la mythologie Harley Davidson pour la somme de 8 200 €. Notons que le Sportster représente plus de 20% des ventes de Harley Davidson à l'échelon mondial.

En juillet, les nouveautés se nomment Dyna Wide Glide et Electra Glide Ultra Limited. Ce "pullman" inaugure un moteur Twin Cam de 103 ci censé apporter un surcroît de couple. Parmi, les autres nouveautés, signalons le Fat Boy Special qui se pare d'une finition satin chromé et noir mat ou bien encore, une version baptisée "X" du roadster XR1200, très sombre elle aussi.

L'âge moyen du Harleyiste est passé de 42 à 47 ans en l'espace de 4 ans...

223 023 motocyclettes, dont 78 559 unités exportées, ont été produites en 2009. Les Touring représentent 84 104 exemplaires, 91 650 pour les customs et enfin 47 269 pour la famille Sportster.

2010

Harley Davidson annonce l'arrêt définitif de la production de sidecar, avec l'arrivée du millésime 2011, à la fois du fait de la faible demande mais aussi et surtout avec le développement de sa gamme de Trike baptisée "Tri-Glide". Pour rappel, les side-car étaient proposés par la Company depuis 1914.



Le célèbre garage West Coast Choppers de Long Beach a fermé ses portes en octobre. Celui qui avait redonné une seconde vie aux choppers moribonds dans les 90's et avait rendu populaire outre-Atlantique la customisation grâce à la TV, Jesse James conserve le garage Austin Speed Shop et délègue à BDL et Daytec le soin de produire les fameuses pièces siglées "WCC".

En novembre, après l'usine de Manaus (Brésil) créée en 1999, la MoCo s'implante en Inde avec la création d'une unité d'assemblage destinée à limiter les taxes douanières.

2011

Harley-Davidson remet sa 1200 C au goût du jour, grâce à cette magnifique nouvelle version à gros pneus, une bonne façon de perpétuer une tradition américaine toujours bien vivante. La Sportster apparaît comme le plus vieux modèle de la firme encore en production, puisque les premières de cette lignée ont vu le jour au milieu des années 50. Depuis elles ont reçu leur lot de modifications et d'améliorations, toutefois Harley-Davidson a su habilement préserver tout le côté mythique et le caractère spécifique du Sportster. Une des plus importantes bonifications consistait à moderniser le moteur, sans perdre de son roulement saccadé tant aimé des amateurs.



Les ventes ont augmenté de 5,9% pour l'ensemble de l'année 2011, ce qui correspond à 235 188 motos construites à comparer au 222 110 motos produites en 2010. Les ventes aux USA de Harley Davidson ont progressées de 5,8% avec 151 683 unités alors que les exportations représentent une hausse de 6,1% ce qui correspond à 83 505 motos pour la totalité de l'année 2011. Harley Davidson France a ainsi immatriculé 8 778 machines en 2011 soit une hausse de 19,7 % par rapport à 2010.

2012

Harley Davidson propose 2100 exemplaires à travers le monde du CVO 1800 Road Glide Custom. Ce beau vaisseau, apporte une nouvelle dimension au style Bagger cher à la Floride et à la Californie. La Custom est à la Road Glide Ultra ce que la Street est à l'Electra. Et comme il convient à une version CVO, cette réalisation bascule dans le luxe et la finition de haute qualité. De superbes peintures associées à une série de motifs CVO feront de l'effet au proprio comme aux badauds. La moto est figolée de bout en bout avec une foule de chromes et d'accessoires, un système audio Harman Kardon de 200 watts, de splendides roues Agitator, et le fin du fin, le Twin Cam poussé dans sa version 110 ci, soit 1803 cm³.



**2013... 110ème anniversaire,
à nous de continuer l'histoire !!!**