

UN MOTARD, UNE HISTOIRE

Par Thierry Butzbach, texte et photo

Il a fabriqué plus de 6 800 cadres depuis 1972. Dans son petit atelier nantais, l'orfèvre des tubes en acier continue de concevoir et de construire des châssis d'exception pour grosses cylindrées des années 1970 et 1980. A 64 ans, il officie seul, comme à ses glorieux débuts.

GEORGES MARTIN

Faut-il encore présenter Georges Martin ? Depuis quarante ans, l'ingénieur artisan s'est fait un nom dans la moto en construisant des cadres pour grosses cylindrées. L'histoire commence au salon de Paris de février 1972. Passionné de moto, l'ajusteur vendéen, titulaire d'un CAP de dessinateur industriel, s'ennuie ferme dans sa boîte qui fabrique des ascenseurs. "Jojo" décide donc de concevoir et fabriquer un cadre pour la célèbre Honda CB 750. A l'époque, les moteurs sont fabuleux, mais les châssis peu performants. D'où l'apparition de préparateurs habiles qui aidaient les motards à fabriquer leur propre bécane. Fort du succès d'estime de sa première réalisation qui transforme la tenue de route de la célèbre Quatre-pattes, il s'installe à son compte. Plus tard, Georges Martin Production (GMP) se lancera parallèlement dans le commerce (concession Kawa) et même la construction de voitures, employant jusqu'à 30 personnes. A l'heure de la retraite, il revend son affaire... pour se réinstaller comme artisan solitaire. Et continuer à faire ce qu'il aime : construire des cadres de grosses cylindrées des années 1970 et 1980 pour collectionneurs ou pilotes en championnats d'anciennes. C'est d'ailleurs l'un de ses châssis qui a remporté le dernier Bol d'or Classic. « Tous les matins, je remercie les clients de me donner la possibilité de continuer à travailler », dit-il. Levé à 6 h, il ne quitte son atelier qu'à 20 h pour se planter devant son ordinateur et dessiner ses pièces. A l'heure du goûter, il s'autorise néanmoins une petite pause... afin de répondre à la trentaine de mails qu'il reçoit chaque jour. « Mon passé m'occupe deux heures par jour », explique celui qui a vendu plus de 6 800 cadres à son nom en Europe. Soucieux de son image, il n'hésite pas à assurer le service après vente. Son activité dévorante a lassé ses conjointes – il en est à son cinquième mariage. « Je ne bois pas, je ne fume pas. J'évite tout ce qui pourrait me ralentir. Mais ma vie est une course contre la montre. »

Deux mois de travail

Avec ses petites lunettes carrées et sa crinière poivre et sel, il n'aime rien tant que l'on vienne avec un nouveau projet dans son petit atelier de Mauves-sur-Loire, près de Nantes. « A chaque fois, je demande quel usage on fera de la moto. Car la géométrie d'un cadre dépend de l'utilisation, explique docement l'esthète devant un cadre poutre pour Benelli Sei. En baissant et

avançant la colonne de direction, on rend la moto plus rigide et plus maniable. Cela transforme même l'esthétique de la moto. C'est pour ça qu'une moto coursifiée n'aura jamais l'allure ni la performance d'une moto équipée d'un cadre destiné à la course. » Martin est connu pour son cadre périmétrique destiné à la Honda CBX 6-cylindres, dont la réalisation lui prend deux mois de travail (400 heures). Chaque rolling chassis (châssis complet avec suspensions, roues, etc.) est facturé environ 20 000 €. Cher, et pourtant bien éloigné du taux horaire du Smic. Et peu de chose pour qui souhaite offrir un châssis à la hauteur de cette motorisation exceptionnelle. Pour valoriser encore un peu plus la belle CBX, Georges s'affaire aujourd'hui à

Je donne à mes pièces une dimension esthétique qui correspond à l'âme de la moto

Trajectoire

1949 : naissance à La Roche-sur-Yon (85)

1965 : permis moto

1969 : achète une Honda CB 750

1972 : construit son premier cadre et fonde son atelier à Paris

1982 : crée Georges Martin Production (GMP) aux Sables-d'Olonne (85)

2008 : vend GMP et s'établit comme artisan spécialisé

installer l'injection sur la Honda. Equipé de cintreuses, tours, fraiseuses, postes à souder, l'ajusteur Martin sait tout faire : « Pour concevoir un cadre, il faut beaucoup d'expérience. Il y a des règles importantes concernant la géométrie, en particulier au niveau des angles, de la répartition et du transfert des masses. Chaque projet est un proto où il faut adapter nombre de pièces. » En langage Martin, chaque mot a son importance. « Bricoler, c'est se contenter de la fonctionnalité. Moi, j'adapte, c'est-à-dire que je donne à mes pièces une dimension esthétique correspondant à l'âme de la moto. » Sa passion pour la moto date d'un autre âge. « J'ai commencé à conduire à 15 ans, sans permis. Au début des années 1960, les gens n'avaient d'yeux que pour la voiture et les motos étaient remisées au fond des fermes. J'ai fait mes premières armes sur une BSA. Avec elle, j'ai tout appris. Pour mes 18 ans, j'ai tanné ma mère pour qu'elle m'achète une Velocette. Elle m'a dit d'accord à condition que je la rembourse plus tard... ce que je n'ai jamais fait. Comme mon père était décédé, je faisais un peu ce que je voulais. » Georges ne s'est jamais affranchi de cet esprit libertaire et n'accepte que les contraintes qu'il s'impose. Comme celui de terminer le châssis d'une Kawa GPZ 1100 pour les prochains Biker's days de Spa, en juillet. Après, il a promis à sa femme de prendre « un bon week-end de repos. » Pour Georges, la retraite, ce n'est pas pour maintenant. ●

