

# GAUTHIER

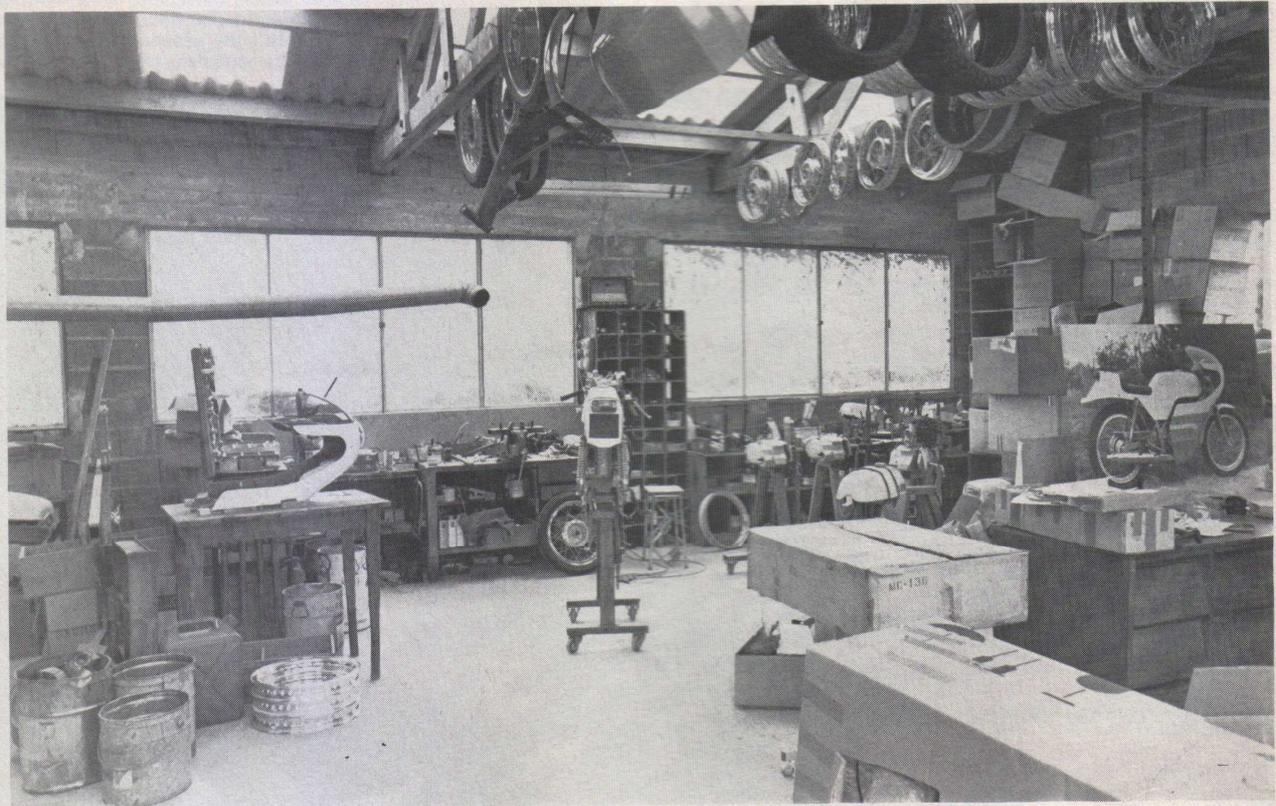
## *des motos à la carte*

Pour aller voir Gauthier, il faut vraiment le vouloir. Le petit pays où il habite se trouve niché au flanc des coteaux, plantés de vignobles, qui produisent un vin fameux, le Beaujolais. Ceux qui s'attendent à trouver une usine seront déçus. Gauthier, c'est le constructeur au foyer. Sa maison, surplombant la vallée de la Saône non loin de Villefranche, ne laisse en rien supposer que là, des petites motos bleues et blanches, faisant la loi sur les circuits français sont fabriquées.

La nature, le calme, tout cela est contrastant avec l'activité de Gauthier. Derrière la maison un atelier qui visiblement a été monté de toutes pièces par le maître des lieux, renferme tout le savoir et la raison de vivre de notre homme. Pourquoi des motos Gauthier, comment des motos Gauthier, ce sont autant de réponses que j'ai voulu apporter à ces questions que vous vous êtes sûrement posées.



La machine personnelle de Gauthier, une Gauthier bien sûr.



**M.R. : Tout le monde te connaît mais peu de gens savent qui tu es. Peux-tu donc te présenter ?**

J'ai 36 ans et je suis natif de la région. J'ai toujours été mécanicien. J'ai commencé dès mon plus jeune âge dans le commerce de cycles que tenaient mes parents à Villefranche. Par goût et aussi à force de réparer les motos des autres, je me suis dit : « Pourquoi ne pas fabriquer la mienne ».

**M.R. : Pourquoi t'es-tu décidé à te lancer dans cette entreprise ?**

Je n'ai jamais pu trouver dans le commerce la moto correspondant parfaitement à mes idées. Il y avait certes des machines

aux moteurs brillants mais toutes péchaient par des défauts, que ce soit tenue de route ou freinage. J'ai commencé le premier prototype en 1970. D'emblée ce vélomoteur s'est bien comporté. L'année suivante je me suis engagé en Rallyes et j'ai d'ailleurs obtenu plusieurs victoires dans cette discipline encore méconnue.

**M.R. : Constructeur et pilote, tu cumules donc les fonctions.**

C'est exact. Ma plus belle victoire en 1971 se situe au Rallye du Beaujolais. L'année suivante était abordée pleine d'enthousiasme. Et puis le hasard ou plutôt les circonstances ont donné une orientation nouvelle à ma carrière. Mon concurrent direct en

Les ateliers de Gauthier ne peuvent en rien se comparer à une usine. Ici les motos sont montées à l'unité et sur commande.





rallye et de surcroît un très bon copain, cassa sa moto à une époque ou moi j'avais le bras dans le plâtre. Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, je lui prêtais ma machine afin qu'il puisse participer aux Rallyes qu'il restait à disputer. C'était Guillemot et cette tentative se solda par un titre de Champion de France.

**M.R. : As-tu construit, au départ la Gauthier dans le but de la commercialiser, ou bien cette idée t'est venue plus tard ?**

J'ai tout de suite été séduit par le moteur Sachs et je tiens à le préciser. Son emploi en tout terrain m'a laissé penser qu'on pouvait le monter dans une partie cycle de tourisme et obtenir ainsi une très bonne machine. Et puis, honnêtement, je commençais à en avoir assez de tous les problèmes d'après-vente que je connaissais avec le magasin. Le choix fut vite fait, peut-être influencé par ma nature. Avec un peu de chance il n'y avait pas de raison que je ne me fasse pas une petite place sur le marché.

**M.R. : Apparemment les modèles commercialisés aujourd'hui sont identiques à ceux d'il y a quelques années, qu'en est-il exactement ?**

Bien que d'apparences identiques, les Gauthier ont subi de très nombreuses modifications et améliorations au fil des ans. « On n'abandonne pas les grandes idées, on les améliore ». Il est évident qu'au début des erreurs ont été faites. Mais nous avons très vite redressé la barre, et les petits défauts ont été corrigés. Notre machine est en perpétuelle évolution. Si nous trouvons une meilleure solution elle est tout de suite mise en application. Ainsi la Gauthier est constamment améliorée, nous possédons aussi une souplesse qu'une grande entreprise ne peut pas avoir.

**M.R. : Penses-tu toujours rester fidèle au moteur Sachs ?**

On ne peut être jamais certain de rien sur notre terre. Tant qu'il sera commercialisé, nous lui resterons fidèles. Cependant actuellement, c'est le meilleur moteur disponible, il est puissant, solide et très simple. Le nouveau modèle sera sûrement supérieur à celui que nous connaissons. Le problème de dérèglement de la boîte de vitesses n'existera sûrement plus.

**M.R. : Quel est le nombre de Gauthier immatriculées ?**

A l'heure actuelle pas loin de 400 machines sont sorties de nos ateliers. Notre capacité de production a été constamment augmentée et j'espère arriver entre les différents types à plus de 200 machines pour l'année 1976.

**M.R. : Comment procèdes-tu au niveau de la conception et de la fabrication de la machine : as-tu des sous-traitants ?**

Oui j'ai des sous-traitants, car je ne peux pas tout faire.

**M.R. : En quelque sorte tu es un assembleur comme il en existe beaucoup en Italie.**

Non pas exactement car je fabrique moi-même les cadres. En outre de très nombreuses pièces, le maximum je tiens à le préciser, sont réalisées ici. Les cadres sont entièrement brasés donc réparables en cas de chute. Les bras oscillants, les béquilles, les guidons à bracelet, les pattes de phare, les pattes d'ancrage, les pièces de tableau de bord, les plaques d'immatriculation, les supports de feu rouge, les éléments de filtre à air et j'en passe, sont fabriqués ici. Nous avons la possibilité, avec nos moyens techniques de faire beaucoup par nous-mêmes. L'avantage de cette formule est de pouvoir faire quelque chose à son goût. C'est pourquoi, par exemple, les bracelets sont fabriqués ici.

**M.R. : Est-il plus intéressant de fabriquer soi-même que de sous-traiter ?**

Oui bien sûr, car d'abord, comme je viens de le dire, il est possible de fabriquer selon sa conception. Nos méthodes nous permettent aussi de gagner du poids. En outre, le prix de revient est inférieur si l'on possède l'équipement de fabrication adéquat.

**M.R. : C'est la solution de difficulté que tu as choisie. L'achat de pièces en Italie à des prix très bas, ne serait-il pas plus rentable ?**

Je ne pense pas. Pour ma part je n'ai plus d'investissements à faire et seul le travail entre dans le prix de revient. Je possède une tronçonneuse, un poste à souder et les gabarits ; c'est le plus important.

**M.R. : Quelles sont les pièces qui ne sont pas de ta fabrication ?**

Il y a tout d'abord le moteur Sachs, les fourches qui sont maintenant des Paioli, le moyeu avant à disque pour certains modèles et à 4 cames pour d'autres. Le moyeu arrière est un Leleu bien français. Les garde-boue en inox sont italiens et ceux en polyester sont français. Je précise que notre équipement polyester est réalisé par Chantelat.

**M.R. : Sur le plan commercial comment es-tu organisé ?**

Nous possédons notre propre réseau de distribution, et nous avons des agents dis-

seminés dans toute la France. Nous exportons aussi un certain nombre de machines. Nous sommes en train de signer un contrat avec le Canada et nous avons aussi des demandes pour Tahiti et les USA.

**M.R. : Comment fabriques-tu : à la commande ou après une étude de marché ?**

Actuellement sur commande essentiellement. Cela nous permet de ne pas avoir de stock et d'immobilisation de capitaux. Cependant quand nous réalisons des pièces nous les faisons pour 100 machines car cela permet d'abaisser le prix de revient. Certaines opérations se font en série, d'autres à l'unité ou presque. C'est ainsi que seules deux motos sont montées à la fois. Cela permet de mieux les soigner.

**M.R. : Combien de personnes sont occupées au montage ?**

A l'heure actuelle trois personnes suffisent au montage des Gauthier. Mais pour l'année prochaine nous allons devoir embaucher pour augmenter notre capacité de production et faire face aux demandes de l'exportation.

**M.R. : Les problèmes d'après-vente existent-ils aussi pour un petit constructeur ?**

Avec le moteur Sachs il n'y a aucun problème de pièces détachées, il est suffisamment distribué pour cela. Sur le plan de l'après-vente nous pensons être supérieurs à toutes les grandes maisons en raison



de notre moindre inertie. Une pièce commandée est expédiée le jour même.

**M.R. : Tu as été le premier à te lancer dans ce genre de fabrication et maintenant on s'aperçoit qu'il y a une concurrence.**

Où la concurrence existe et ce n'est pas un mal. Même le plus important constructeur français, Motobécane, a franchi le pas. Si l'on ajoute Royal Moto et BPS, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de monde pour un marché somme toute limité. Je suis cependant satisfait de cette évolution car désormais il est admis qu'une 125 sport a sa place.

**M.R. : Penses-tu qu'il y aura une augmentation de la demande pour ce type de véhicule ?**

C'est un marché qui est loin de la saturation. Beaucoup vont se dégoûter de la grosse cylindrée à cause du prix de revient élevé et redescendront en cylindrée. Pour les jeunes de 16 à 18 ans une 125 sport correspond exactement à leurs aspirations.

**M.R. : Combien de possesseurs de Gauthier, font-ils de la compétition ?**

Le pourcentage des coureurs n'est pas énorme et c'est en soi une très bonne chose. La Gauthier n'a jamais eu la prétention d'être une moto de course. Cette réputation nous a été défavorable pendant un temps. Elle sous-entendait fragilité. En fait c'est une moto très solide comme elle l'a

prouvé au Tour de France, en prenant en 1974 les quatre premières places. Cela ne l'empêche pas d'être très brillante et de remporter des victoires dans d'autres disciplines.

**M.R. : La compétition a-t-elle une influence directe sur les ventes ?**

Nous sommes obligés de courir et aussi de gagner. Nos clients sont des sportifs et même s'ils ne courent pas, ils assistent aux compétitions. Nous ne pouvons pas nous permettre de décevoir notre public qui est aussi notre clientèle.

**M.R. : Y a-t-il une dimension idéale pour une entreprise comme Gauthier ?**

Il faut agir et grandir prudemment. Nous avons une clientèle qui est différente des autres. Nous travaillons pour ceux qui veulent une moto moins courante et meilleure que les autres. La Gauthier ne sera jamais un modèle de grande diffusion. Nous n'avons pas les moyens de lutter sur le terrain des gros constructeurs. Il nous faut donc faire ce qu'ils ne font pas.

**M.R. : K.T.M., par exemple, propose une très belle 125, qu'en penses-tu ?**

K.T.M. a choisi une autre cible que la nôtre. C'est une très belle moto, bien finie, mais qui n'a pas l'allure sportive d'une Royal Moto ou d'une Gauthier. Elle touchera donc une autre clientèle.

**M.R. : Au point de vue prix, comment es-tu placé par rapport à la concurrence ?**

Nous offrons différentes options et par voie de conséquence différents prix qui oscillent de 5.800 F à 7.250 F. La Gauthier est une moto à la carte. Nous réalisons la machine correspondant le plus au goût et aux moyens de notre client.

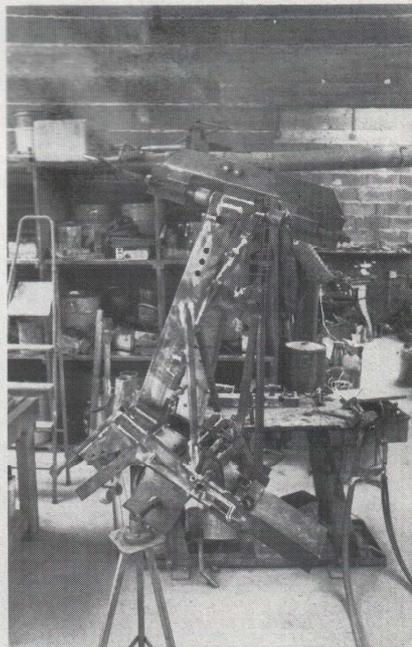
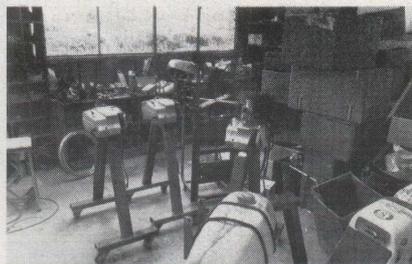
**M.R. : Possèdes-tu des nouveaux modèles dans tes cartons ?**

Nous allons nous orienter en 1976 vers la fabrication d'une machine d'enduro. Celle-ci sera équipée du nouveau Sachs à 7 vitesses. Notre modèle de route sera lui aussi équipé de ce moteur mais bloqué à 6 vitesses pour répondre à la réglementation. La première sera bloquée car ce rapport est toujours très court sur les fabrications germaniques.

**M.R. : Et la 250 ?**

Où nous allons fabriquer une 250. Le projet est déjà bien avancé et les principales options sont déjà définies. La moto possèdera une suspension arrière cantilever, des jantes en alliage et des disques sur les deux roues. Le moteur Sachs sera monté sur silent-blocs. Sur cette machine je mettrai en pratique un certain nombre d'idées et entre autres, un système de tension de chaîne automatique. Ce sera une très belle machine et je peux préciser d'ores et déjà que ce sera le prix que recevra le vainqueur du premier challenge Gauthier. Mais nous aurons l'occasion d'y revenir.

Le 125 Sachs qui équipe les Gauthier subit de légères modifications avant son montage définitif. Trois moteurs sont ici en cours de préparation.



Ce n'est pas une sculpture d'art moderne, mais le cadre de la 125 Gauthier.

Le département des machines-outils. On reconnaît au premier plan une presse à emboutir.



Gauthier et son associé nous présentent la dernière Gauthier en cours de montage.