


Mission : goûter aux joies du funambulisme

Un équilibre, des équilibres

A vintage blue open-top car is driving on a paved road. The driver is a man wearing a red cap and sunglasses. The car has large spoked wheels and a classic design. The background shows green foliage and a clear sky.

Imaginez une belle journée ensoleillée, les routes du Lot serpentant à travers le Causse et quelques beaux villages blancs où le sujet britannique sévit en masse. Voilà déjà le programme d'une invitation qu'il aurait été dommage de décliner. Et quand se rajoute quelques engins improbables à trois roues...

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-CLAUDE AMILHAT



Quel rapport peut-il bien y avoir entre un trèfle à quatre feuilles et une automobile à trois roues ? À priori aucun. Quand on y réfléchit bien, c'est même plutôt l'inverse qui fixe la soi-disant normalité. Il est facile de constater que la nature est autant peuplée d'herbacée à trois folioles que les routes sont envahies de véhicules à quatre roues. Il y a toutefois un domaine irréfutable sur lequel la botanique rejoint l'automobile, c'est la notion de bonheur. S'il est admis que le trèfle à quatre feuilles représente un véritable porte-bonheur, l'automobile à trois roues, tout aussi rare, semble procurer à ceux qui osent défier les lois de l'équilibre un plaisir difficile à atteindre avec une quatrième roue conventionnelle, pour ne pas dire inutile. Ainsi donc, l'ultrafolio-phile connaîtrait la même extase que le tricyclecariste ? J'avoue que n'étant que très moyennement porté sur la botanique, j'avais envie de vérifier pourquoi les fervents disciples du trois-roues formaient un groupe – pour ne pas dire une secte – où une forme de plaisir à l'état brut transformait en une véritable jouissance un inconfort notoire et une sécurité très relative. J'avais entrevu par mes expériences passées l'existence d'un monde particulier où le fait de tenir un volant conjugué au plaisir de rouler à moto offrait des sensations uniques et fortes. Mais il m'était aussi très vite apparu qu'à part leur configuration à trois roues, il y avait autant de différences entre un Lomax et un Morgan Three Wheeler qu'entre une Mehari et une Lamborghini. Il existait donc dans le trois-roues aussi diverses catégories de véhicules, souvent bien différents les uns des autres, dont le seul point commun est de prendre un magnifique coup de pied dans le derche lorsque l'on évite un trou avec les roues avant ! Il fallait donc rouler avec plusieurs engins, au même moment, sur une route similaire >

MERCI POUR L'INVITATION

Moteur en V, trois roues,
le Pembleton V-Sport
incarne véritablement
l'esprit britannique.
Avec un moteur italien... et
une transmission française !

Le St Esprit



Esthétiquement, le Pembleton V-Sport
réalise un sans-faute en reprenant
le dessin de l'iconique Morgan
Super-Sport des années 1930.



dans des conditions identiques. Pouvoir enjamber le bastingage de l'un après avoir quitté l'autre. Une opération déjà difficile à mettre en œuvre avec des autos à quatre roues. Imaginez alors avec des tricyclecars, dont certains modèles se sont autant vendus que des bouteilles d'eau minérale dans un banquet de rugby-men. Faute de pouvoir un jour devenir funambule à trois roues, il ne me restait plus qu'à explorer la prairie pour trouver le trèfle ultime. Par chance, avant que le désespoir ne m'oblige à ruminer de mauvaises pensées, un courrier de lecteur m'ôta de mon avenir quadrifoliophile. Durant toute une journée, j'allais oublier une quatrième roue qui, quand elle n'était pas de fortune, m'avait procuré jusqu'alors beaucoup de plaisir.

2 CV sauce Worcestershire

Force est de constater que le trois-roues est quand même une marotte bien britannique. Ceux qui ont le slip tricolore invoqueront la marque Darmont, qui défendit haut et fort les couleurs françaises dans les années 1920. Je me ferai un plaisir surnois de leur rappeler que les frangins Darmont ont d'abord vendu des Morgan anglais avant de piquer plus ou moins la licence aux Rosbifs ! Du Three Wheeler, ils en ont mis à toutes les sauces, nos amis d'outre-Manche. Destinés d'abord à payer moins de taxe, les trois-roues ont finalement séduit plus de monde que ceux qui comptent leurs livres sterling. Minimaliste, léger et un poil instable, le trois-roues s'avérait amusant à conduire, surtout quand on commençait à trafiquer la mécanique. Morgan est assurément la marque qui donna ses lettres de noblesse au genre, en rempor-

tant de nombreuses courses. Moins flamboyants, les modèles de chez BSA furent les premiers à proposer une solution à traction avant. De quoi donner des idées au sujet britannique qui n'a pas son pareil pour descendre une pinte avec la vitesse de l'éclair et transformer à coup de tronçonneuse n'importe quelle berline fadasse en un truc roulant de la guerre des étoiles. Ils sont comme ça, les Rosbifs... Même après la guerre, où l'automobile conventionnelle n'arrêtait pas d'évoluer, les Anglais continuèrent à fabriquer des trois-roues. Avec deux écoles cette fois. L'une, disposant d'une seule roue à l'avant destinée à proposer de vraies saucisses utilitaires (mais non dénuées de charme), et l'autre, fidèle à la quintessence du trois-roues avec une roue à l'arrière. Cette formule faillit bien disparaître lorsque Morgan décida de se ranger et d'ajouter une quatrième roue à ses brouettes. C'était sans compter le grain de folie typique d'Albion. Quelques types légèrement dérangés de la théière commencèrent à bricoler dans leur grange des trucs plus ou moins inavouables. L'un d'eux, plus culottés que les autres, ne trouva rien de mieux que de transformer une bonne Deudeuche de chez nous. Un bricolo à faire peur. Il a fallu attendre quelques années pour qu'un Anglais commerçant (pléonasme ?) commercialise un kit qui permettait, à tous ceux qui n'avaient pas la thune pour rouler en Morgan de collection, de connaître les joies du trois-roues. *Low Cost, Max Fun !* Tel est le crédo du Lomax. Moche à faire peur, conçu comme une pissotière en démolition, le Lomax est follement drôle à défaut d'être réellement performant. D'autres intrépides emboîtèrent le pas du Lomax. Celui qui arriverait à proposer un tricyclecar sur base 2 CV mieux construit décrocherait la *cup* ! Ce fut l'idée

Qu'importe le flacon... Un bon vieux moteur de 2 CV suffit amplement pour prendre du plaisir sur trois roues.



Rencontre au sommet de deux tricyclecars motorisés par Moto-Guzzi. À chacun sa vocation !



Un brushing, peut-être ? Le Pembleton, ça décoiffe !



INUTILE D'ÊTRE UN CITROËNNISTE FANATIQUE POUR DEVINER LES ACCESSOIRES PIQUÉS À LA STAR DE JAVEL.

de Phil Gregory en 1999 quand il dessina le Pembleton. Librement inspiré des Morgan "barrel-back", ce qui veut dire que leur carrosserie en forme de tonneau incorpore la roue de secours, le Pembleton 2 CV propose une belle carrosserie en alu poli reposant sur un châssis-moteur de Citroën. La transformation du châssis en mono-roue à l'arrière est nettement mieux réalisée que sur les Lomax en plastoc. Détail kitchissime, un pseudo radiateur en laiton coiffe l'avant de l'engin qui, comme chacun le sait, est refroidi par air puisqu'il utilise le *flat-twin* de chez Citroën. Plus onéreux que son concurrent, le Pembleton séduit néanmoins quelques originaux avides de connaître le frisson du trois-roues. Désireuse de moderniser sa gamme pour affronter les normes antipollution, Pembleton a présenté l'an dernier un tout nouveau modèle dont la partie moteur est empruntée à une Moto-Guzzi V7 à injection. Doté cette fois d'un châssis tubulaire maison et habillé d'une fort coquette caisse alu "beetle-Back", le nouveau tricyclecar du Worcestershire proposé aux environs de 30 000 € clés en main semble paré pour concurrencer l'actuel Three Wheeler Morgan. À un détail près en forme de solution technique aussi inattendue que saugrenue : le Pembleton V-Sport est une traction !

Javel vs Mandello del Lario

L'uniformité du bleu du ciel annonce une belle journée lorsque je remonte le chemin empierré aboutissant à la maison de Cyril. Ses « *fusées* », comme il aime les nommer, scintillent de tout leur alu poli à la porte du garage. Je m'attarde près de sa dernière

acquisition, le V-Sport, qui doit être un des premiers à rouler en France. Pas mal de chemin a été parcouru par l'officine anglaise depuis la commercialisation de ses premiers tricyclecars. Le côté approximatif, marque de fabrique du *kit car* britannique, laisse ici place à un vrai travail d'ingénierie. Il faut reconnaître que le fringant *V-twin* Guzzi est quand même plus esthétique que le vieux berlingot Citroën. D'autant que ce dernier est présentement affublé d'un radiateur d'huile et d'une grille de protection, le faisant plus ressembler à un moteur de pompe incendie qu'à une mécanique de course. Le programme du jour concocté par mon hôte est d'une simplicité à faire passer *la Bible* pour un traité de physique moléculaire : partir au hasard des petites routes lotoises, chacun au volant d'une monture, nous arrêtant juste pour quelques photos ou haltes désaltérantes, changeant de monture quand la curiosité chasserait la lassitude. Le bougre avait aussi quelques surprises dans son jeu qui rendront cette journée en équilibre encore plus attractive. Laisant le plaisir au propriétaire de jouer avec sa dernière acquisition, je prends place dans le modèle 2 CV. Inutile d'être un citroënniste fanatique (pléonasme ?) pour deviner les nombreux accessoires piqués à la star de Javel. Malgré les échappements vintage, le son caractéristique de la Deux-Pattes vient trahir les origines plébéiennes de la fusée. Identique à celui de la berline, le levier de vitesses émergeant du tableau de bord n'empêche pas la 1^{re} de craquer, même quand il est manié par la main gauche. La prise en main est d'une facilité déconcertante, et si l'on oublie les origines peu nobles de l'engin, on prend immédiatement du plaisir à rouler. Beaucoup plus léger que la voiture donneuse, et disposant d'une méca- >

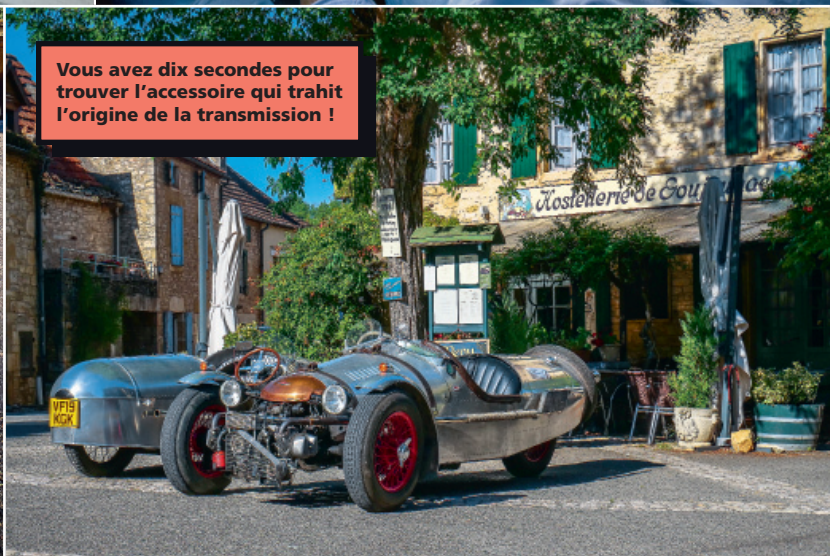
MERCI POUR L'INVITATION



Le compteur est en miles.
Les petits virolos à plus
de 90, c'est normal que
ça chahute !



Cocorico le nain, il y a
du français dans ces
deux outils là !



Vous avez dix secondes pour
trouver l'accessoire qui trahit
l'origine de la transmission !

MOTEUR 2 CV OU MOTO-GUZZI, LE PEMBLETON EST VRAIMENT IDÉAL POUR LA BALADE BUCOLIQUE.

nique alimentée par deux carbus, dont on peut espérer qu'elle délivre quelque 35 ch, le Pembleton est alerte et se révèle fort agréable à rouler sur l'itinéraire concocté par Cyril. Que le Lot est un beau coin de France ! Sur les petites routes virevoltantes, je vois devant moi le petit popotin étincelant du Guzzi tailler la route. Cyril semble se régaler, tendant régulièrement la main pour me signaler, ici une ferme typique, là un village perché. Mon trois-roues est étonnamment confortable, même si la suspension d'origine Citroën a été bandée pour éviter un roulis excessif. Pour l'anecdote, je me souviens d'une série de virages dans laquelle je fus surpris par le durcissement de la direction et un début de sous-virage sérieux alors que le tachymètre indiquait à peine 60. Relatant ce désagrément à Cyril lors d'une halte sous une tonnelle ombragée, je vis l'amateur de déviance automobile se moquer en me disant : « *Le compteur est en miles ! Les petits virolos à plus de 90 km/h, c'est normal que ça chahute !* » Et avec le Guzzi ?

Par devant...

Lorsque Cyril m'avait entretenu de son nouveau Pembleton à moteur Guzzi – ici, le V7 III de 750 cm³ et 52 ch –, j'avoue avoir tré-pigné d'impatience. J'avais découvert, il y a longtemps en Angleterre, un engin nommé Triking utilisant une mécanique italienne pouvant aller jusqu'à une version méchante de 1 000 cm³ et près de 100 ch qui rendait l'engin aussi attrayant qu'effrayant pour ne pas dire casse-gueule. J'étais assez excité à l'idée de m'asseoir au volant de ce nouveau Pembleton qui, en plus d'avoir

un look ressemblant furieusement à un Morgan Super Sport des années 1930, offrait une belle finition et un moteur moderne à injection. Me jetant sans retenue sur le site du constructeur anglais, je fus pris d'une détumescence sournoise lorsque je découvris que le nouveau modèle était pourvu, comme le modèle 2 CV, de la traction avant. Et pour cause, les amis, puisque ces bougres de Britons avaient accolé le moteur italien à la boîte de vitesses Citroën ! Ce fut donc très circonspect que je prenais place à bord du tricycle anglo-italo-français. La planche de bord en alu bouchonné est pourvue cette fois de compteurs ronds et le volant en bois à quatre branches vient de chez Moto-Lita. En revanche, incongru dans cet univers rétro et sportif, inattendu comme un pygmée sur un terrain de basket, saugrenu comme un nez rouge sur un croque-mort, insolent comme un bras d'honneur à la messe, le levier de vitesses de la 2 CV, presque aussi célèbre que la Vénus de Milo, montre sa corne caractéristique, identifiable à 200 bornes par le néophyte absolu. Et origine Citroën oblige, ça cracouille toujours un chouïa quand on ne décompose pas assez le mouvement. Heureusement, le V-twin italien est d'un tempérament conciliant, montrant une régularité de fonctionnement qui permet d'enrouler sans avoir à trop jouer de la boîte. Grâce aux 300 kg de la bête, la cinquantaine de chevaux disponible permet un comportement dynamique, conforté par le châssis surbaissé et la voie avant large. Et puis il y a la traction avant. Moins sous-vireur que le modèle 2 CV, l'engin à moteur Guzzi se révèle assez neutre. On peut enquiller les virages en toute décontraction, le train avant reste collé à la route, la roue unique ne servant que d'appui à l'arrière, qui glisse



Pembleton peut s'enorgueillir d'avoir réalisé le seul tricylecar réussi sur la base d'une 2 CV.



Pas de doute possible, la voiture donneuse est bien une Citroën.



Facile à conduire et à entretenir, le Pembleton est assurément un bon moyen d'entrer dans l'univers des funambules.

quelque peu quand on force le rythme. « Rien à voir avec les trois-roues à roue arrière motrice ! », me précise Cyril. « D'ailleurs, tu vas pouvoir comparer... »

... et par derrière

Voilà donc la belle surprise. Alors que nous dissertons sur nos montures respectives devant une terrasse fort accueillante et ombragée, un martèlement puissant et énervé vient troubler nos propos d'équilibristes. Débouchant à fière allure, un Triking, *British Racing Green* comme il se doit, vient s'aligner près de ses cousines. « Je te présente David. C'est en partie à cause de lui que j'ai mal tourné ! », s'amuse Cyril. Certaines parties du Lot étant majoritairement peuplées d'Anglais, David ne pratique que très modérément la langue de Molière. Toutefois, la communauté du trois-roues communique avec un langage universel largement émaillé d'onomatopées et de signes de la main. J'apprends ainsi que David possède, en plus de son Triking civil, une version piste, ainsi qu'un Pembleton pour les balades tranquilles. Après avoir passé l'après-midi en compagnie de David, j'avoue ne toujours pas comprendre ce que veut dire "tranquille" chez cet homme-là. Animé par un 850 cm³ qui doit sortir au garrot 80 ch, le Triking exprime son mécontentement à bas régime. De plus, il faut apprivoiser la boîte de vitesses. Une Ford en l'occurrence, ne me demandez pas pourquoi. Probablement qu'elle traînait derrière la grange ou qu'elle a été échangée contre un pack de bières... En tout cas, cette transmission n'emportera pas le prix de la douceur ni celui de la précision. Qu'importe. Devant, le gros

V-twin renâcle et ça éructe à l'échappement. Il n'y a qu'une solution, c'est gaz ! Le truc catapulte grave. Il faut se cramponner en se préparant mentalement au virage qui s'annonce. Attention, le Triking est une propulsion ! Si l'on arrive trop vite, le tue-lamort anglais propose deux options. Soit il dérape de l'arrière et vous avez de la chance. Si vous maîtrisez un peu le contrebraquage, vous passerez sous les acclamations de la foule. Soit la roue intérieure avant se lève d'une distance plus ou moins variable du sol. De quelques centimètres, vous serez bon pour changer votre caleçon. De plusieurs décimètres, cela oblige à contrebraquer et vous garantit quelques figures acrobatiques très libres. Au-delà du mètre, c'est le tonneau assuré, ce qui, quand on ne se fait pas écrabouiller sous le bouzin, vous fait des trucs à raconter à l'hôpital. Dois-je vous confier mon ressenti ? Rouler avec un trois-roues est follement drôle. Une moto attelée à un *side-car* m'a toujours barbé. De décaler la troisième roue au centre concilie les plaisirs du deux et du quatre-roues. Permettant la possibilité d'être immatriculés en France, les Pembleton offrent le dépaysement. Ils sont de formidables engins pour la balade bucolique. Pour les *bad boys*, il existe de l'autre côté de la Manche des engins redoutables dont la quête du plaisir se moque de la conformité et de la réglementation. On peut être funambule et marcher sur un fil avec un filet de protection. Ou pas ! *God bless three wheels...* ■

Un grand merci à Cyril Fort de m'avoir convié à cette initiation au funambulisme. Merci à David Stevenson et Marianne pour le bel après-midi passé en leur compagnie.