

TECHNIQUE : RÉGLAGE CARBURATEUR ROTAX MAX

KART
mag

KART mag

Le magazine mensuel
des passionnés et
des professionnels
N°120 - 5,50€

MAI 2008

BELGIQUE : 6,20€
LUXEMBOURG : 6,00€
DOM SURFACE : 6,00€
DOM AVION : 6,90€
CANADA : 8,95 \$
CAN, SUISSE : 9,50 \$
MAROC : 50 MAD
TOM : 800 XPF

POSTERS
HAMILTON
THONON

ESSAIS

KF2

VAMPIRE...

www.kartmag.net
M 01217 - 120 - F: 5,50 €



Harm Schuurman
Passion et Business !

1^{er}
TROPHÉE
KARTmag
PREM'S



SCHUURMAN

Pilote de très haut niveau relativement méconnu à la charnière des années 70/80, Harm Schuurman est peu à peu devenu un des acteurs incontournables du karting actuel. Du kart historique à l'importation de plusieurs marques majeures, le Hollandais est partout et voué à son sport devenu son business une passion sans borne. Rencontre avec une personnalité captivante.

C'est à onze ans que le petit Harm s'est vu inoculé le virus du karting, lorsque son père rentra à la maison avec cet engin de rêve. Plutôt doué, le jeune Schuurman va bien vite progresser dans la catégorie des Juniors nationaux, avant que ses parents ne décident de ne plus le suivre sur les courses. En manque de soutiens et de main d'œuvre, notre amateur de sports mécaniques décide de se tourner vers le motocross. Mal lui en prend, car sa famille refuse catégoriquement de financer ses nouvelles aventures. Par contre, son père l'autorise à s'autofinancer en revendant son matériel de kart. Doué pour le commerce comme nombre de ses compatriotes, Harm ne va pas insister longtemps sur deux roues. Son commerce d'achat et de vente de matériels d'occasion marche si bien, qu'il n'a plus assez de temps à consacrer à la moto. Sentant la nécessité de faire un peu de promotion pour son business naissant, il décide alors de reprendre le volant en compétitions karting. Dans son atelier la semaine, Schuurman défend le

week-end les couleurs du constructeur danois Dino dont il est devenu le pilote officiel. L'usine qui a démarré son activité début 1973 décide de s'attaquer au top niveau du kart et engage son pilote aux mondiaux du Mans en 1978. Face à un plateau exceptionnel, parmi lequel on compte notamment le débutant Ayrton Senna da Silva, la petite équipe ramène une probante neuvième place de ces championnats. Ravis, les responsables de Dino confient à Schuurman l'importation de leur matériel pour le Bénélux.

“ Pendant que les Fullerton, Senna ou Zanardi se concentraient sur la course, moi je ne cessais de travailler ”

L'égal des plus grands

1979 va être un nouveau cap franchi pour Harm qui, aux mondiaux du Portugal dans la roue des Senna, Koene, Wilson et De Bruijn, va finir sur la troisième marche du podium après une bagarre dantesque. La performance ne passe pas inaperçu y

compris aux yeux des deux frères “terribles” du karting, j'ai nommé Angelo et Achille Parrilla. Fils de Giovanni Parrilla, créateur des fameux moteurs Parrilla, avec un seul “r” pour des raisons phonétiques, Angelo et Achille ont créé au début des années 70 la société DAP, qui produit châssis et moteurs à ses couleurs. La DAP est la marque qui monte à la fin des années 70, et le fait que les Parrilla s'intéressent à Schuurman est une sacrée reconnaissance pour le champion hollandais élevé à la dure parmi les siens: “En Hollande, nous n'avions que très peu de pistes à notre disposition, avec souvent des tracés loin des standards internationaux. Pourtant ça n'a pas empêché notre pays de sortir de sacrés champions. J'avais face à moi les Koene, De Bruijn et consorts, qui ont tous marqué l'histoire du karting. Notre championnat national, c'était déjà une mini réplique de ce qui allait nous attendre au niveau international”, se souvient-il.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, Schuurman ne passe qu'un accord partiel avec la DAP. S'il disposera effectivement des motorisations usine directement couvées par Achille Parrilla, le technicien maison, Harm continuera à faire confiance au châssis Dino dont il assure le développement. C'est un peu plus d'un an après que le Hollandais va réussir son plus beau coup sportif. En 1981, à la barre de tout le gratin mondial emmené par les Fullerton, Senna, Wilson, Forsman, Güdel, De Bruijn, Boulineau et compagnie, Schuurman va s'imposer lors de la fameuse Coupe des Champions à Jesolo, considérée comme la Coupe du Monde de l'époque. Sur la terrible et très physique piste vénitienne, il va



Harm Schuurman en 1981 à la Coupe des Champions à Jesolo, où il gagne.

dominer son sujet sans faiblir, à l'image de son parcours lors de l'ultime finale d'une compétition qui en comptait six ! “A quelques tours du but, j'ai senti que mon pot d'échappement était en train de se décrocher. Pas question de renoncer si près de la victoire. Je l'ai donc attrapé d'une main pour le remettre en place tout en pilotant de l'autre. Je me suis sacrément brûlé... mais j'ai gagné !” Une anecdote qui situe bien le caractère de ce champion que le kart se découvre. “Je n'ai jamais eu une position très évidente. Chez DAP, je suis arrivé après Fullerton, mais j'ai côtoyé respectivement Senna,



Harm Schuurman en démonstration au championnat du Monde 2007 à Mariembourg au volant de son Dart Kart McCulloch.



En tenue de pilote officiel McCulloch à Monaco en 2006.

EXPRESS



Le musée, avec un au premier plan, un kart suisse de marque Speedmaster de 1960, avec moteur McCulloch et jantes à rayons.

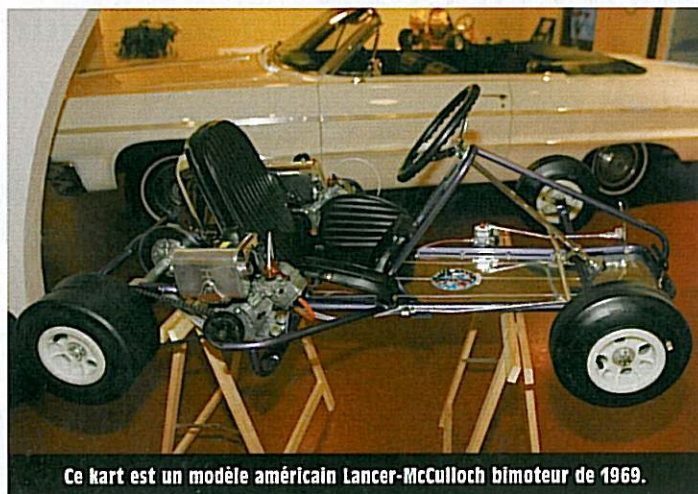
Modena puis enfin Zanardi. Des pilotes hors pair avec lesquels j'étais fier de rivaliser. Pourtant nous n'avions pas du tout la même vie. Tandis qu'eux se concentraient sur la course, moi je ne cessais de travailler et de développer mon affaire qui était en train de prendre une certaine ampleur. Parfois, je les enviais de pouvoir courir l'Europe et de s'approprier les grands titres, tandis que de mon côté, je me cantonnais à un programme limité. J'ai vraiment rongé mon frein à cet époque-là. Mais je n'avais ni l'envie ni sans doute le courage de devenir un pilote de très haut niveau. Je fumais, je ne faisais pas assez de sport et je passais des heures à travailler".

Ce parcours atypique va pourtant servir pleinement le développement des activités commerciales de Harm. Encouragé par Angelo Parrilla à aller courir dans des contrées exotiques comme l'Asie, l'Australie et le Moyen-Orient, le semi-professionnel du karting qu'il est va y remporter de nombreuses courses très lucratives, tout en tissant d'efficaces liens auprès de certains fabricants et distributeurs de matériels pour le karting. C'est ainsi qu'il rencontrera les dirigeants de la manufacturier de pneus taiwanais Cheng Shin, dont il va devenir en 1986 l'importateur exclusif pour l'Europe. Pilote officiel Bridgestone de longue date, Schuurman voit peu à peu ses affaires condamner son activité sportive, l'obligeant à cesser la course à partir de cette date. Devenant un des plus gros distributeurs de matériels de karting au monde, notre globe-trotter va mettre sa passion du pilotage en veilleuse pendant près de vingt ans, juste le temps de laisser naître en lui l'envie d'un grand flash back.

“ L'inventaire de ces drôles de machines aboutit à une constatation: tout existait déjà aux premières heures du karting ”

L'appel du vintage

Au cours des ses différents voyages, notamment aux USA où la marque Cheng Shin – devenue Maxxis – a pris de l'ampleur, le président de la société Schuurman qu'il est devenu tombe en arrêt devant un mouvement qui prend de l'importance là-bas, celui du karting historique. Dans le pays qui a vu naître le karting, ils sont à présent nombreux à exhumer de leurs caves et leurs greniers quelques spécimens pétaradants des grands débuts du "Go Kart". Harm se prend de passions pour ces vénérables machines. Soucieux de revenir aux racines de sa passion, il profite de ses incessants déplacements professionnels de par le monde pour dénicher ça et là quelques précieuses reliques. Les karts américains du début des années 60 sont ses préférés, à l'image des Bug Kart, Go Kart, Dart Kart, Fox Kart et autres X-Terminator. Tandis que sa collection prend du volume, le problème se pose du stockage. Qu'à cela ne tienne, Schuurman décide de créer son propre musée dans la cour de sa société en Hollande. Sur place, notre "fou de kart" va y exposer tous les trésors glanés de par le monde. La visite vaut le détour. A côté de la réaléuseuse avec laquelle Harm a refait tant de moteurs, on trouve une incroyable collection de matériels parfaitement restaurés. Des ensembles d'origines improbables côtoient de magnifiques Tecno ou McCulloch.



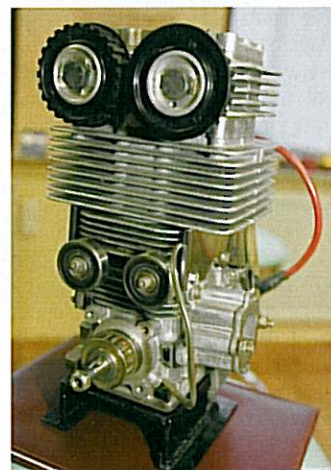
Ce kart est un modèle américain Lancer-McCulloch bimoteur de 1969.

L'inventaire de ces drôles de machines aboutit à une constatation: freins avant, train avant triangulé, platine rapide, frein hydraulique, kart bimoteur, voire trimoteur, tout existait déjà aux premières heures du karting. Etonnant ! Un magnifique ensemble McCulloch avec train arrière entièrement démontable côtoie un rustique châssis à une seule roue motrice et freins à sangle. Sur des étagères, l'on remarque des mécaniques de diverses origines, comme un des trois premiers prototypes Parilla. Une foule de pièces détachées chromées rappelle également que les moteurs McCulloch étaient une inépuisable source de développements de pièces spéciales, que ce soit sur le plan esthétique ou de la performance, sorte de mouvement Tuning avant l'heure. Une kyrielle de documents, magazines et divers objets ayant pour thème le karting complète cette caverne d'Ali Baba du kartman. Les yeux brillants de passion, le maître des lieux ne nous laissera pas partir sans avoir signé son livre d'or et sans nous avoir donné rendez-vous sur un circuit.

Le mondial de la glisse

Car Harm ne se contente en effet pas de collectionner ses karts, il les fait rouler. Après une première démonstration lors de la Monaco Kart Cup, Harm va affûter ses machines pour quelques rencontres ça et là en Europe. A 53 ans, seul avec son épouse et sa camionnette, celui-ci, comme au bon vieux temps, n'aime rien moins que bricoler son kart et ses moteurs entre deux runs fumants. Portant fièrement le dossard jaune des pilotes officiels McCulloch d'antan, notre ancien membre de l'Equipe de Hollande s'en donne à cœur joie en piste. Complètement déhanché dans les virages pour lutter contre la force centrifuge qui l'entraîne à l'extérieur du pseudo baquet d'époque, Schuurman se rappelle de son exceptionnel coup de volant et lance son kart bimoteur dans d'impressionnantes séries de glissades au fil des tours du circuit de Mariembourg en pré-

lude de la finale des derniers championnats du Monde. Si la mécanique ne l'a pas trahi et si son niveau de pilotage lui aura plu, vous croiserez dès lors un homme au sourire jusqu'aux oreilles. Au top niveau du karting, il aura su rester aujourd'hui à travers son entreprise, dressant, philosophe, un bilan particulier: "J'ai été le coéquipier de grands noms qui ont atteint le sommet du sport automobile. Senna disparu, Zanardi profondément touché dans sa chair, et Modena encore aujourd'hui à la recherche de sa voie, je me dis que le sort a été assez cruel pour eux, et que j'ai finalement eu bien de la chance dans mon parcours..."



Ce moteur McCulloch, modifié EMI et homologué CIK, possède un système de pignons et de courroie pour actionner des soupapes à l'échappement.



Un moteur 125cc à boîte de vitesses issu de la moto monté sur un Dino... à 6 roues !

SCHUURMAN BUSINESS




Méconnue en France, la société Schuurman BV a pris son envol en 1975 avec le commerce de kart neufs et d'occasion, une activité auquel va bientôt s'ajouter un commerce de gros. Voyageant dans les années 80 en Asie et dans le Moyen Orient, et gagnant au passage de très nombreuses courses, Harm va développer son commerce international suite aux contacts noués sur place. En 1987, Harm qui est devenu entre-temps importateur pour l'Europe des pneus Cheng Shin, qui seront par la suite dénommés Maxxis, déménage vers la ville d'Oss, non loin de la frontière belge et allemande. Le développement de ses activités l'amènera à bouger encore en 1995. Mais la société ne cesse de se croître sur de nouveaux marchés, obligeant Schuurman à construire un immense bâtiment de stockage. Consacrée exclusivement au kart

jusqu'en 1991, l'entreprise s'est diversifiée par la suite sur d'autres marchés des sports mécaniques et de la pièce de rechange racing. C'est le cas avec le quad, dont Schuurman est un important distributeur des marques E-ton et Yamaha, les machines arrivant pré-montées dans des conditionnements spéciaux. Depuis 1998, la Supermoto fait aussi partie du catalogue de la maison au niveau des pneus, des jantes et de certaines pièces de rechange. Avec des centaines de trains de pneus disponibles pour chacune des disciplines quad, supermoto et karting,

“ Schuurman importe depuis 15 pays et exporte vers 50 nations dans le monde ”

les 7000 m² carrés de dépôt bâtis depuis 2005 suffisent tout juste à contenir l'ensemble du stock. Parmi celui-ci, une large place est laissée à l'activité historique du karting, dont Schuurman est un des grossistes majeurs en Europe. Des marques comme Tillett, Tillotson, DID, RK, Shell, Goldspeed

sont largement diffusées par Schuurman, qui importe depuis 15 pays et exporte vers 50 nations dans le monde. Une filiale française située en Bretagne non loin de Brest a d'ailleurs été mise en place. Courant sans cesse de par le

monde, Harm ne prend le temps de s'asseoir que pour réfléchir à l'avenir de sa passion pour le karting, dans le but d'en faire à nouveau un sport aussi populaire et facile d'accès que celui développé par les américains à l'origine. 



SCHUURMAN BV EN CHIFFRES

Nombre d'employés : 25
Superficie du terrain : 7050 m²
Surface du bâtiment de stockage : 3025 m²
Surface des bureaux : 370 m²
Contact :
www.schuurmanbv.com
Ou
www.vintagekartcollection.com



Un stock impressionnant !