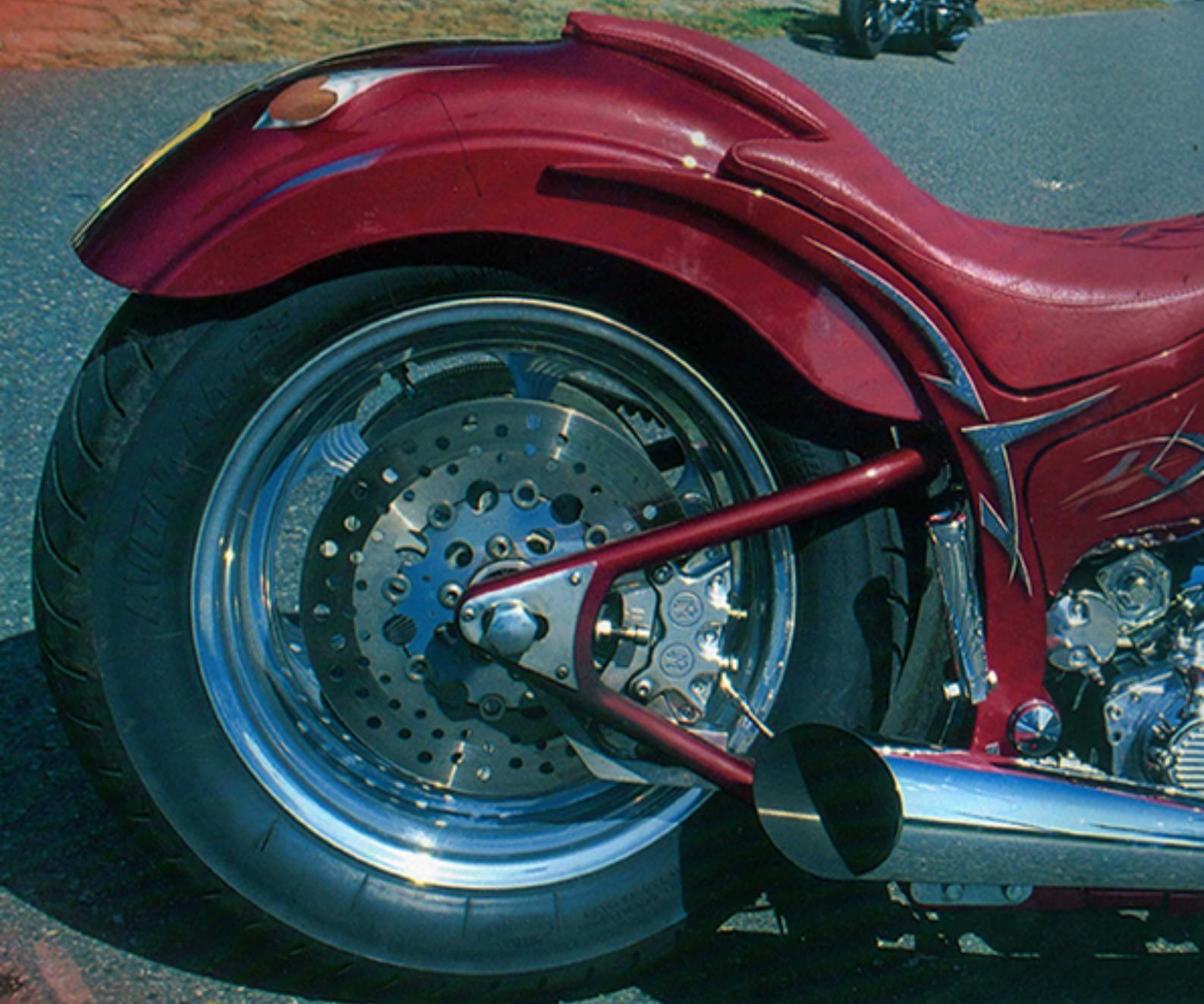
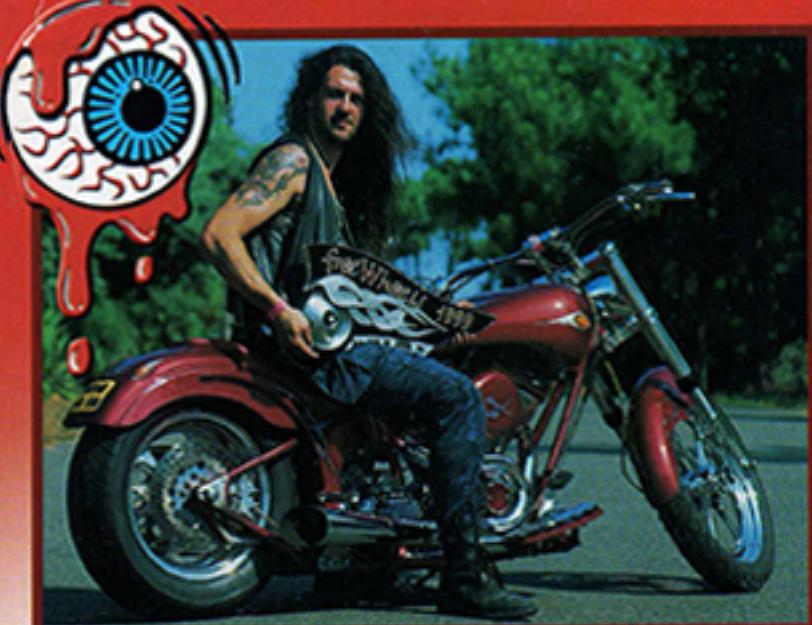


Les voyages forment les customisers, on ne le répétera jamais assez. Et si, d'aventure, vous n'en étiez pas encore intimement convaincus, Christophe vous en apporte une fois de plus la preuve. Alors ouvrez grand vos mirettes et admirez la bécane. Mais faites gaffe car le Vilain voit rouge si vous vous en approchez de trop près !





VISION



Best of Show du Free Wheels, Christophe n'en espérait pas tant. Il voulait juste se construire un beau custom pour trimballer quotidiennement sa longue carcasse

Pour des raisons médicales et pour satisfaire ses nouvelles exigences esthétiques

Faisant fi du sempiternel dicton qui assure que ce sont les cordonniers les plus mal chaussés, et profitant de la bonté de son boss qui l'autorise à utiliser les équipements de l'atelier après sa journée de travail,



Eh bien oui ! C'est en décidant d'aller voir ce qui se passait de l'autre côté de l'Atlantique, à Daytona et pendant la bike week, que le père Christophe — un Breton pure souche mais, je vous rassure, sans chapeau rond — tombe sous le charme des Américaines. De toutes les Américaines, enfin de celles qui déambulent en mini-bikinis sur la fameuse plage de sable blanc et surtout de celles, tout aussi séduisantes, qui défilent en permanence sur Main Street, stationnent devant les bars et qui, lors des bike-shows, dévoilent sans pudeur leurs anatomies toutes mécaniques aux regards admiratifs d'une foule de curieux et d'amateurs. Un véritable coup de foudre qui

Inutile de vous précipiter sur la Bloody Vision avec votre Carte Bleue car elle ne démarra pas et ne distribue pas de liquide.

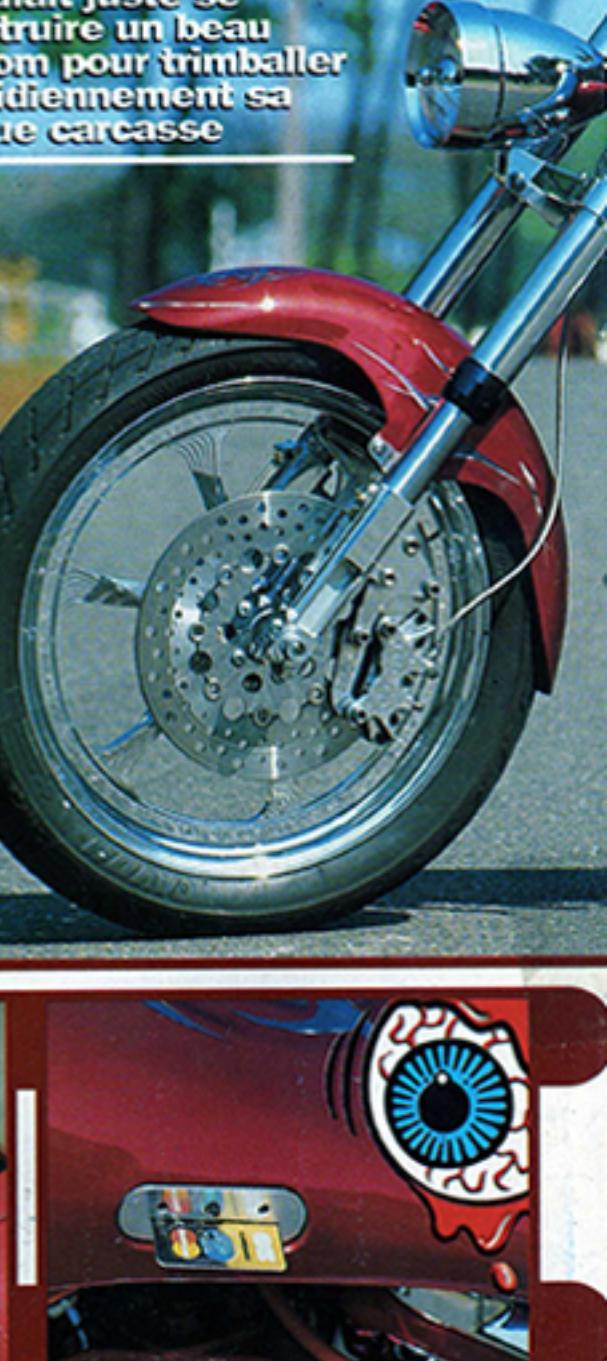


finit par modifier singulièrement la perception du custom que notre Breton avait déjà et qu'il mettait à profit pour assurer la mise en couleur des machines préparées par Brittany Bike à Lorient.

Il décide, un an plus tard, de s'attaquer à la transformation du Fat Boy de 92 franchement destroy qui lui servait jusqu'alors à véhiculer quotidiennement sa longue carcasse. Lorsque le "gros garçon" est entièrement déshabillé, Christophe s'empare du châssis et, tant pour des raisons médicales (sept ans de pratique de motocross ont eu raison de ses vertèbres) que pour satisfaire ses nouvelles exigences esthétiques, il entreprend de le modifier singulièrement. Désirant obtenir une moto à la fois basse et longue, il rallonge la partie antérieure du cadre de 6" et la fait plonger de 2" avant de ressouder la colonne de direction suivant un angle de 36°. Dans le même but, il rabaisse la partie postérieure de 1" et en profite pour relooker les supports à l'intérieur desquels viendra s'encastre, un peu plus tard, un

garde-boue Jesse James savamment retaillé. Un bras oscillant CCI X-large rejoint ensuite la place qui est la sieste avant de se voir équipé d'une jante Twister en 16", chaussée d'un Avon en 200, et flanquée, à droite, d'une poulie de transmission stock et, à gauche, d'un disque flottant pinçé par un étier PM quatre pistons.

À l'avant, c'est une fourche Ceriani upside-down de 53 mm qui assure désormais la tenue de cap et la suspension de la machine. Pour faire bonne figure, c'est bien évidemment une jante Twister freinée par un unique disque qui se place entre les deux bras. Sur le té supérieur est fixée une paire de risers courbés qui maintient fermement un guidon beach-bar récupéré pour l'occasion, aux bouts duquel on retrouve un set de poignées Ness en alu chromé.





Spécifications

Propriétaire : Christophe
Ville : Lorient.

GÉNÉRALITÉS

Marque : Harley-Davidson
Modèle d'origine : Fat Boy
Nom de la moto : Bloody Vision
Construite par : Christophe
Temps : 6 mois
Valeur : un peu...

MOTEUR

Modèle : Evolution
Alésage : Crane Hi-4
Cylindrée : 1380
Pistons : Wiseco haute compression

Culasses : préparées par Stig's Stroker Shop

Soupapes : S&S (admission) et Red Shift (échappement)

Poussière : préparée par Stig's Stroker Shop

Tiges : Crane en magnésium

Cames : Sifon

Carburateur : S&S Super E

Filtre à air : maison

Échappements : Hooker 2-en-1

Puissance : 88 ch

TRANSMISSION

Boîte de vitesses : HD 5 rapports

Embrayage : Barnett — cloche d'emb. préparée

Transmission primaire : origine

Transmission secondaire : course

CADRE

Type : "queue molle"

Base : FXST

Allongement : 6°

Inclinaison : 36°

Bras oscillant : CO

FOURNISSEUR
Marque : Corian
Type : inversée (x 53 mm)

ROUE AVANT
Diamètre : 19"
Jante : PM Twister
Freinage : étrier PM sur disque frottant

ROUE ARRIÈRE
Diamètre : 16"
Jante : PM Twister
Freinage : PM 4 pistons sur disque frottant

ACCESSOIRES
Guidon : beach bar recouvert

Poignées : Ness

Garde-boue arrière : Jesse James

Phare : Ness

Cloignotants : cligno. d'aile de Peugeot 206

Feu arrière : maison dans le gardeboeuf

Réservoir d'essence : mardi à la SNCF (???)

Compteur et compte-tours : digital numérique

Contacteur : lecteur de carte à puce

Bouchon(s) de réservoir : Custom Cycle Engineering

Bac à huile : maison

Repose-pied : Ness

Commandes : origine

PEINTURE
Peinture : Christophe

Couleur : rouge candy

Peinture spéciale : tribals réalisés en peinture caméléon

Molding : Christophe

Polissage : Ratty Polishing/
PolyMoto



Finition soignée, astuces et détails en clin d'œil, ce sont là quelques-uns des secrets de la Bloody Vision

Une Carte Bleue subtilisée dans le sac à main de sa copine

Une fois assuré que la partie-cycle correspondait à ses désirs les plus chers, Christophe se lance dans la fabrication de la carrosserie en s'attelant illico presto à la réalisation de la pièce majeure : le réservoir. Enfin pas n'importe quel réservoir quand même puisque celui-ci, outre sa fonction première, intègre également le compte-tours, les clignotants, le contacteur et, bien évidemment, tous les câblages électriques qui vont avec. Le genre de truc à prendre la tête, si vous voyez ce que je veux dire... mais qui ne démonte pas celle de notre Breton. Pour réaliser cette masterpiece, Christophe a choisi un 19 litres plus très frais (on

le serait à moins après avoir percuté un train !) à qui il a fait subir les pires outrages pour aménager les orifices et les passages de câbles nécessaires avant d'en assurer la parfaite étanchéité tout en profitant de l'occasion pour en modifier l'aspect et le rendre plus élégant. Les clignotants, il se les procure au rayon pièces détachées d'un concessionnaire Peugeot (clignotants d'aile de 206), le compte-tours est déniché dans un catalogue d'accessoires hi-tech pour HD et le contacteur est fabriqué à partir d'un boîtier qui servait à commander l'ouverture d'une porte... de banque. Difficile de trouver plus compliqué, d'autant qu'il a fallu transformer tous les circuits imprimés pour qu'il puisse fonctionner en 12 Volts et utiliser un capteur réceptif capable de lire une... Carte Bleue subtilisée dans le sac à main

De quelque côté qu'on la regarde, la Bloody Vision possède une sacrée classe. C'est en allant voir ce qui se fait aux USA que Christophe a eu la bonne idée de transformer son Fat Boy destroy



de sa copine (pas la peine de le répéter !) mais fort heureusement périmée. Sa puce ayant été reprogrammée pour les besoins de la cause par un pote informaticien, la CB de Florence se comporte désormais comme une véritable clé infalsifiable. Après en avoir terminé avec le réservoir, Christophe s'occupe des deux garde-boue en prenant pour base des éléments issus du catalogue Jesse James. Si celui de l'avant n'est que très légèrement relooke, celui de l'arrière est revisité plus profondément puisque Christophe s'est amusé à y découper un feu très stylisé et à y incorporer deux clignotants (voir plus haut) qui, après peinture et vernissage adéquat, sembleront faire partie intégrante du garde-boue. Christophe ne s'arrête pas en si bon chemin et clôt ce chapitre en réalisant le fond de selle (c'est un cordonnier de Plouay qui le recouvre) et un bac à huile parfaitement intégré à la nouvelle géométrie du châssis.

De quoi rendre un Breton heureux sans l'obliger à manger des galettes de sarrasin jusqu'à la fin de ses jours

Arrivé à ce stade de la réalisation, Christophe se rend compte que le moteur de son Fat a besoin, lui aussi, d'une cure de jouvence avant de regagner la place qui lui échoit. Ne faisant ni une ni deux, il est démonté et révisé de la cave au plafond par les mécanos de Brittany Bike alors que, sur les conseils d'Yvon, les culasses sont expédiées chez Stig, un Suédois nouvellement installé dans les environs du Mans. À l'aide d'un flow-bench, de deux soupapes d'admission S&S, de deux soupapes d'échappement Red Shift, d'un arbre à cames Sifton, d'un petit travail sur les

compressions et la distribution, et de beaucoup de savoir-faire, le sorcier de Stig's Stroker Shop, qui peut se prévaloir d'une longue expérience dans la préparation des mécaniques v-twinques, est en mesure d'assurer à Christophe une puissance de 88 ch à la roue arrière sans augmenter la cylindrée du berlingot ni entamer sa fiabilité. De quoi rendre un Breton heureux sans l'obliger à manger des galettes de sarrasin jusqu'à la fin de ses jours. C'est Ritchy qui s'occupe ensuite de la plus grosse partie du polissage et du molding mécanique alors que Christophe, n'écoulant que son courage, se serait simplement contenté de tout peindre en rouge comme il l'a fait sur la carrosserie (les cylindres et les culasses y ont finalement le droit), même si cette dernière est agrémentée de quelques motifs tribaux sobres et discrets réalisés avec une peinture caméléon pour casser l'effet de masse. Le temps de récupérer quelques pièces envoyées se faire polir la face chez Poly-Métaux (la fourche entre autres) et Christophe a tout juste le temps de remonter sa machine et de procéder à sa mise au point avant de partir par la route pour Cunihat où, encouragé par quelques potes (Kiss-Cool forever), il décide finalement d'inscrire sa moto au bike-show du Free-Wheels où elle est classée Best of Show par le jury présidé par Cory Ness. Une sacrée surprise à laquelle Christophe était loin de s'attendre, estimant qu'à ses yeux la moto n'est pas tout à fait terminée. Alors, vous voyez bien que les voyages ont du bon !

