

Brittanic

DREAMZ

Le rêve de Simo

THE WILD WHEELS



enfin

en est enfin devenu une réalité.

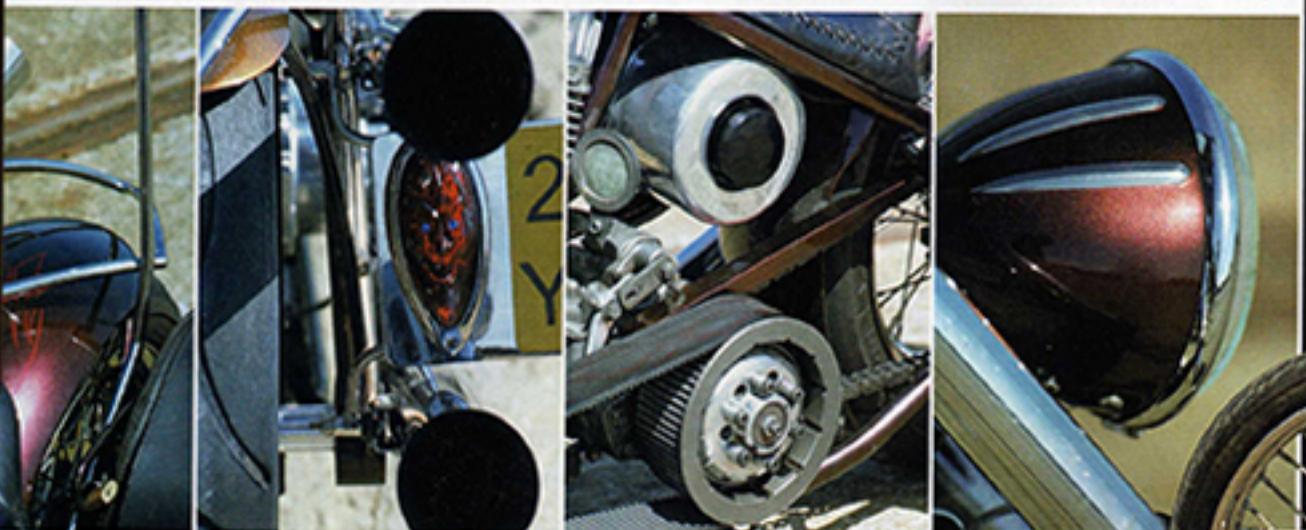
Simon en a rêvé pendant plusieurs années avant de la façonnez spirituellement dans son cerveau. Kalifornia Kulture, c'est le résultat du choc culturel entre influences nordiques et californiennes. Aidé dans sa démarche par le team Brittany Bike, il peut aujourd'hui jouir pleinement de son chop et de l'image qu'il véhicule en cruisant paisiblement à son guidon. Parfois le rêve devient réalité !

Texte et photos Tanguy Gaby



UN CHOP ISSU D'UN SAVANT CROISEMENT ENTRE VALEURS SUEDOISE ET SCANDINAVE

THE WILD WHEELS



Une grosse sacoche à la suédoise et un sissybar pointé vers le ciel, il n'en faut pas davantage pour un run avec tout le minimum nécessaire.

Depuis l'époque où il avait monté des struts en remplacement des suspensions arrières de sa mob, Simon rêvait du moment où il serait en mesure de pouvoir se payer une grosse Harley. Mais, comme toujours dans ces cas-là, le temps s'écoule infiniment trop lentement, c'est bien connu. Alors après la mob de circonstance, il y a eu un 125 — lui non plus, n'a pas su résister aux assauts customisateurs du Quimperois — et enfin... une première Harley. Même si le Sporty en question n'était pas vraiment à la hauteur de toutes ses espérances, il lui a permis d'approcher au plus près toute la philosophie des twins calés à 45° et refroidis par air. Dès lors, il s'avait qu'il ne s'arrêterait pas en si bon chemin. Il ne lui restait plus qu'à attendre l'occasion pour franchir le pas.

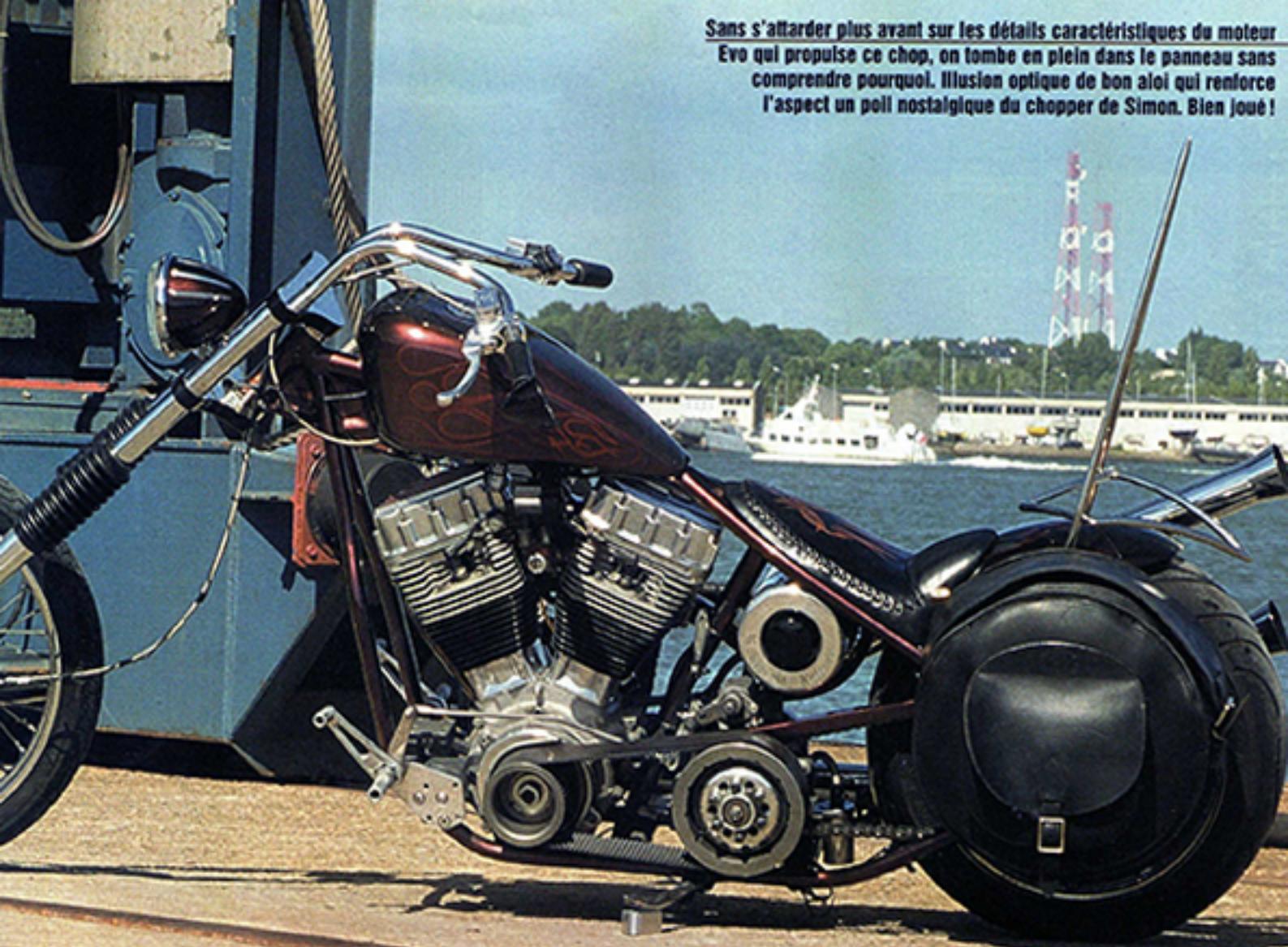
Rêvalité

Plutôt que de rester assis sur son Sportster à attendre les bras croisés qu'une main providentielle passe à sa portée (ces choses-là n'arrivent qu'en rêve et parfois en jouant au Loto — NdlR), notre Breton profite de l'occasion pour expérimenter quelques solutions techniques et esthétiques sur le Sportster, mais, surtout, imaginer le futur. Son imagination galopante lui laisse entrevoir sa prochaine bécane sous la forme d'un chopper racé issu d'un savant croisement entre les valeurs sûres des écoles californienne et scandinave, rehaussé par quelques gimmicks empruntés à la culture du hot-rodding. Et bien sûr, pour cela, seule

l'utilisation d'un cadre rigide de belle espèce pouvait être envisagé. En attendant, Simon jette son dévolu sur un Softail millésimé 84, pourvu de sa boîte à quatre rapports et bien évidemment aussi de son kick irremplaçable, en vente chez Brittany Bike. Comme début d'aventure, il y a pire vous en conviendrez ! Après avoir roulé quelque temps au guidon d'un engin en configuration quasi d'origine le temps de vérifier le bien fondé de son choix mécanique et, il faut le dire, de mettre aussi quelque argent de côté pour envisager soigneusement la suite des événements, il confie le "queue molle" à l'atelier de Brittany Bike dès que le cadre commandé chez Calles Choperdelar pointe présent à l'appel. C'est un rigide de type wishbone qui accuse 1° d'allongement et une colonne savamment inclinée à 40°. Simon, qui avait envisagé un temps de se lancer seul dans l'aventure avant de se rendre compte devant l'importance de la tâche qu'il n'était peut-être pas près d'en venir à bout, va prendre son mal en patience en ayant néanmoins son mot à dire à chaque étape cruciale de l'avancement des travaux. Après tout, c'est de sa moto qu'il s'agit et il est bien naturel qu'il veuille en assumer la paternité. Pas vrai !



Sans s'attarder plus sur les détails caractéristiques du moteur Evo qui propulse ce chop, on tombe en plein dans le panneau sans comprendre pourquoi. Illusion optique de bon aloi qui renforce l'aspect un peu nostalgique du chopper de Simon. Bien joué !



LE PERE EVOLUTION AURAIT UN PEU DE MAL A Y RECONNAITRE L'UN DE SES FILS

Selon ses directives, c'est une roue Erixon qui intègre la partie arrière du châssis alors qu'une fourche H-D montée dans une paire de tés TechnoPlus + 6° est greffée sur sa colonne. Surmontée par un guidon tilerbar, plus suédois que ça tu meurs, une jante H-D 19" prend place à son extrémité inférieure. Le dingeoir surplombe en partie un peanut tank quelque peu modifié pour sa nouvelle application. Il est prolongé par une selle gallette style (pour un Breton, c'est normal) réalisé pour l'occasion par David Mens le sellier doué de Plouay. La partie arrière de cette dernière prend appui sur un garde-boue arrondi placé à ras du pneu. Pour parfaire la ligne de chop un poil nostalgique tout de même, un sissybar ménageant l'utile (l'ébauche d'un porte-le-minimum-nécessaire) à l'agréable a été fabriqué artisanalement. La mise en couleur enflammée de la machine est due à Christophe, le peintre maison : voilà qui clôt et parfait le chapitre de la partie

structurelo-esthétique. Et le moteur donc. S'il venait à le regarder, le père Evolution aurait un peu de mal à y reconnaître l'un de ses fils. Et pourtant, fabriqué en 84, il fait figure d'ainé de la famille. Pour lui faire subir un bon en arrière de deux générations, Simon a eu la bonne idée de se porter acquéreur d'un jeu de supports basculeurs supplémentaire, fabriqué à la demande de Loïc pour être monté sur l'Evolution panheadisé de son tricycle No Limit. Aussi sec, l'Evo prend un coup de vieux bénéfique, renforcé il est vrai par l'aspect massif des deux grosses gamelles striées et le filtre à air airbrush style monté sur une carbu S&S. Ajoutez à cela une transmission primaire par courroie BDL 3", un bac à huile rond en aluminium, une bonne grosse pédale de kick, un feu arrière type Ford 39 déboulé, des échappements Ness tournés vers le ciel, un manomètre de pression d'huile Moon, quelques détails bien sentis et vous aurez une idée plus précise de ce qu'est le chop de Simon. Morale de l'histoire : révez, n'arrêtez pas de rêver, il en sort toujours quelque chose de bon ! WM

