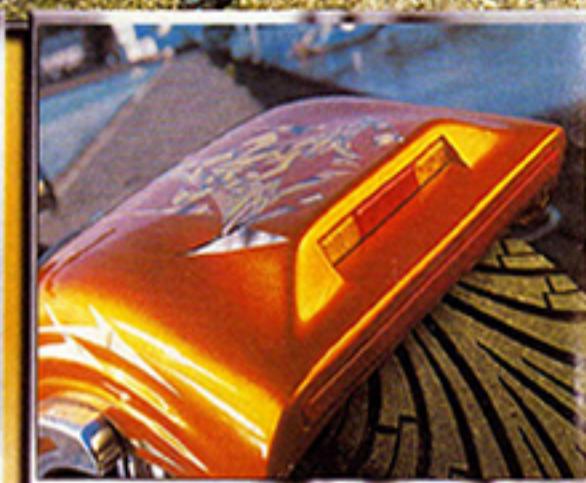


Il ne fait aucun doute que les Bretons sont de grands voyageurs. De tout temps, ils ont écumé les mers et les océans du globe à la recherche d'un avenir meilleur. Il faut dire que, coincés entre les champs de menhirs, dolmens et d'artichauts, les odeurs de l'île et l'immense étendue de la grande bleue, pas toujours polluée par les déjections maroutées un pétrolier en perdition, ils n'avaient guère autre choix que de surfer sur les vagues transatlantiques pour élargir leur horizon et partir à la conquête du monde, de l'univers et de ses environs. Astérix, Obélix, Surcouf, Tabarly, Jidé... — j'en passe des pires et des meilleurs — ont tous contribué à faire reconnaître l'identité bretonne sur tous les continents ; à ce titre, méritent de rejoindre le panthéon des divinités celtes. Il se pourrait fort bien que l'âme Jidé aille d'ailleurs les rejoindre quand son heure sera venue. J'ouvre ici une parenthèse pour vous parler plus en détail de ce singulier personnage qui, en plus du mérite de présenter aux destinées de Brittany Bike et à celles de Koker International, est à l'origine de la moto qui vous intéresse.

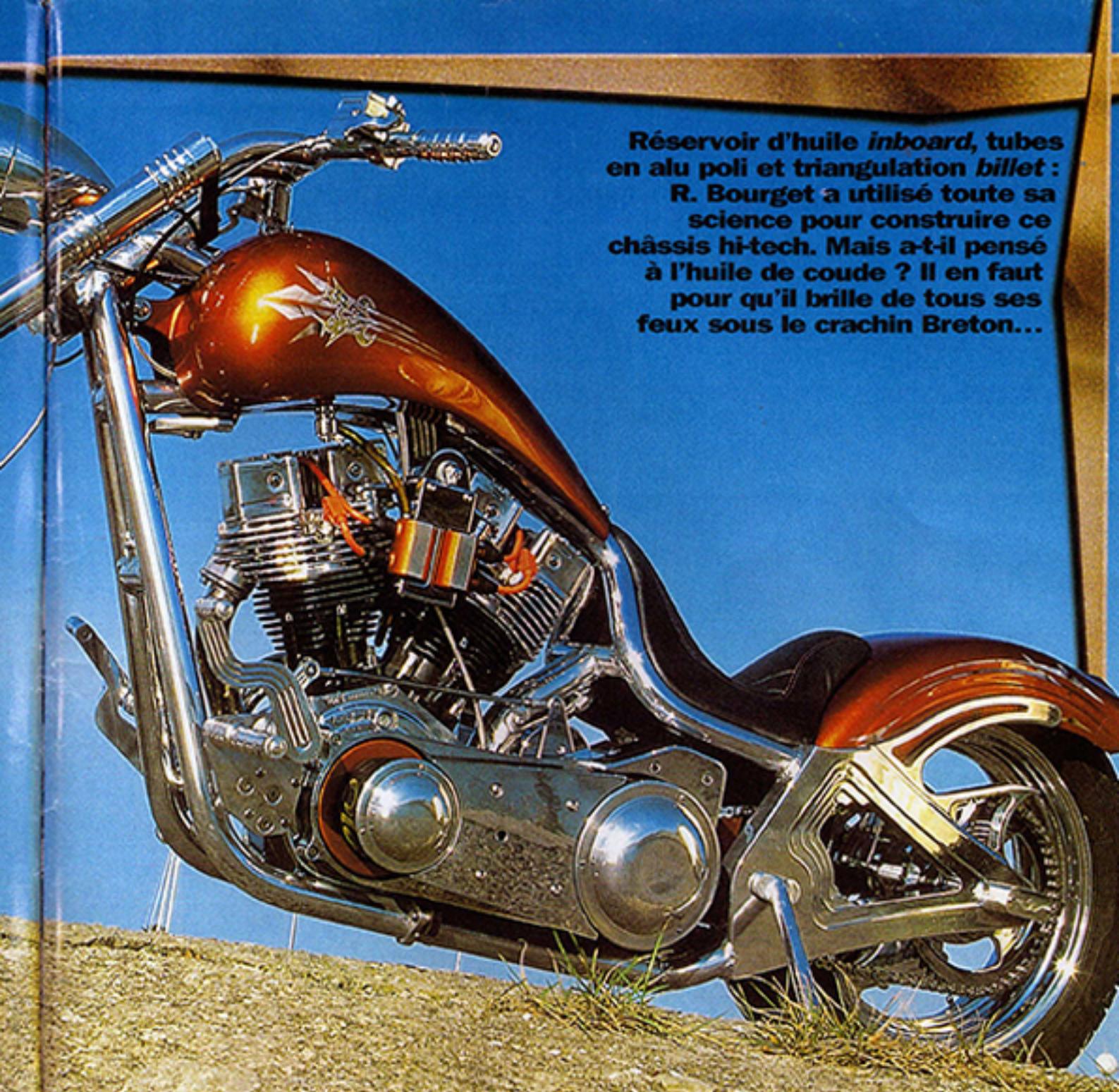
## Jidé part à la découverte du Monde

n'est pas besoin d'être druide pour reconnaître que, dès son plus jeune âge, Jidé possérait déjà toute la bretonitude du monde. De petite taille et râblé comme le furent tous ses prestigieux ancêtres, il n'attendait pas l'autorisation paternelle pour piquer le tricycle de son papa de maternelle afin d'échapper aux ailes de sarrasin que lui préparait amoureusement une nurse bigoudenne ornée de sa célèbre coiffe. Voilà qui forge un caractère, même si cette version des faits est, j'en conviens, quelque peu romancée. Par la suite, il n'a de cesse de vouloir découvrir le monde. Et, comme il n'est pas du genre à être effrayé par la modernité, il se dit que l'avion n'est pas le plus mauvais moyen pour parvenir à ses fins. Condition tout de même de tout connaître des gros navions et de vérifier ce qui pourrait bien leur arriver si le ciel décidait unilatéralement de bombarder sur la tête de tous les Bretons de la terre. Aussi, lorsqu'il est en mesure de penser sérieusement à son avenir, il intègre SupAéro pour en savoir davantage sur ces engins volants. Son diplôme d'ingénieur spécialisé en aéronautique en poche, il délaisse l'ancien Shovel qui lui servait de cheval de bataille et prend place direct over the ocean pour devenir consultant chez McDonnell Douglas à Long Beach, California. Comme destination, y'a pire ! Nous sommes alors en 1986 et Jidé n'est pas satisfait de cette situation

quasiment jusqu'en 1995. Neuf ans, c'est bien assez pour



Surmonté de ses cache-basculeurs Pat Kennedy.



**Réservoir d'huile *inboard*, tubes en alu poli et triangulation billet : R. Bourget a utilisé toute sa science pour construire ce châssis hi-tech. Mais a-t-il pensé à l'huile de coude ? Il en faut pour qu'il brille de tous ses feux sous le crachin Breton...**



temps devant lui et qu'il n'est pas reparti se ressourcer dans sa Bretagne natale, il fréquente assidûment le comptoir de Bartel's Harley-Davidson à Marina Del Rey où il échafoue quelques projets qui, par manque de conviction,

ne parviennent jamais au stade de la réalisation. C'est finalement grâce à Patrick Keery — boss de Paragon Custom puis fondateur de Titan — que Jidé fait, en 1993, la connaissance de Roger Bourget qui démarre alors son business et se démarque de la plupart des fabricants aftermarket en créant des châssis à l'étrange look venu d'ailleurs. Impressionné, Jidé soumet son projet et se fait proprement envoyé sur les roses par Roger qui, ayant d'autres chats à fouetter, n'est pas très enclin à prendre en considération les désiderata d'un *bloody frenchy*. Ce n'est que partie remise. Et en bon Breton, têtu comme il se doit, Jidé revient souvent à la charge, au point de faire plier le taillier de Bourget Bike Works. C'est ainsi qu'après un premier projet, aussitôt annulé, naît le *Scorpio Special Project*, reproduit depuis à trois exemplaires seulement.

### Les tribulations bretonnes d'un engin pas ordinaire...

La différence essentielle entre la version restée dans les cartons à dessin et celle qui s'étale sur les pages de ce magazine, c'est la matière première utilisée pour la construction du châssis : tubes d'acier dans le projet mort-né, tubes en alu dans celui qui a été finalisé. Il faut dire qu'entre les premiers contacts et le commencement des travaux, près de cinq ans se sont écoulés ; ce qui a permis à Roger Bourget de passer maître dans l'art et la manière de cintrer et de souder les tubes d'aluminium. Or donc, ce cadre à tubes de grosse section présente l'avantage