

Rock'n' Bike

La French Cuisine sans hormones s'exporte en Amérique

Cheap Thrills. Ce label Bio décerné par Wild depuis plus de deux ans mettait en avant des montures dont le look devait plus à la débrouille et à l'élevage en plein air qu'à la débauche de moyens et d'hormones de croissance. Au-delà de toute polémique corporatiste et MacDoBovésienne, qui se doutait alors qu'un de nos gris franchouillards raflerait le ticket pour Sturgis, à grand renfort de récup et d'huile de coude, au nez et à la barbe de Munster builders européens estampillés "Label Flouze" ?

CHEAP THRILLS
IN GROSSE DÉMERDE WE TRUST!



Des show bikes à gros budget, l'atelier de Cyril en a déjà vu grandir un petit troupeau. Si ce n'est pas son lot quotidien, la qualité de son travail lui a toutefois valu la confiance de plusieurs clients exigeants, les honneurs de la presse ainsi que quelques prix glanés au long de sa carrière. Depuis l'édition précédente, il s'était mis en tête de préparer un "truc de la mort" pour le Bike Show CCI 07 de Mainz, mais il s'est réveillé le 1^{er} février avec pour tout chantier un vaste tas d'idées et quelques tubes de Caddie® entassés sous l'établi. Comme pour la plupart d'entre nous, c'est au pied du mur qu'il faut se jeter à l'eau (hum !). Il extrait donc du purgatoire une dépouille de Sportster boîte 4 et la

jette sur l'établi, niveau rase bitume. Cyril avait déjà cogité les grandes lignes de son Razmoket' (74 cm au garrot) : construire un engin de records dans l'esprit des 50's. À cette époque, les greasers rentabilisaient leurs hot rods recouverts de peintures de ouf et équipés de quelques accessoires customs sur les dragstrips et dans les shows. Bien entendu, le budget était serré et chacun avait sa bidouille homemade pour enfumer les autres. Dans cet esprit et avec une pointe d'inspiration extrême-orientale, il pouvait déclencher sérieusement les hostilités.

Totale récup

Autour du groupe motopropulseur (j'aime ce mot, ça fait culturé), notre compagnon commence par poser la fourche. C'est une Springer accidentée qui aura la lourde charge de suspendre (j'me comprends) le moteur au plus près de la roue avant. Une fois débarrassée de ses bielles et autres ressorts disgracieux, elle retrouve le sourire à grands coups de presse hydraulique sur le museau. Une petite coupe à la meuleuse au bout des pattes pour aller chataouiller le pneu avant 16" Ol'Skool of course by Shinko, et en guise de colonne de direction, une paire de rotules de train avant

Cyril n'a pas d'origine suisse connue à ce jour, mais le Gruyère a envahi tous les recoins de son racer

de 4L. Un mythe s'effondre ! À 4 km de Molsheim, tout le monde s'attend à ce que la pièce de récup d'origine automobile provenienne des innombrables cimetières de Bugatti. Mais la justification de Cyril convaincrait le pire inquisiteur : « Les rotules de 4L ? Elles traînaient chez mon père ». Quand on n'est pas bricoleur, il y a des trucs que l'on peut avoir du mal à capter. Le jour où leur mécano favori tronçonne un vieux Caddie® pour garder les roulettes, et finit par triper sur la forme et le profil des tubes, certains clients ont vite fait de faire monter la mayonnaise et d'imaginer une moto "qui démarre avec une pièce d'un euro". Alors, quand il s'est agi de poser une épine dorsale sur son futur cricket, Cyril était ravi de ressortir la ferraille honnie de sous l'établi. Pour lui donner le bon cintre, la même posologie que pour la fourche est indiquée : deux tonnes en une seule prise. Afin d'accentuer le style racing (rigidité, légèreté, bla bla), il est percé et renforcé par du tube d'électricien. « Le diamètre collait au foret que j'avais sous la main. » Argument technique imparable s'il en est !

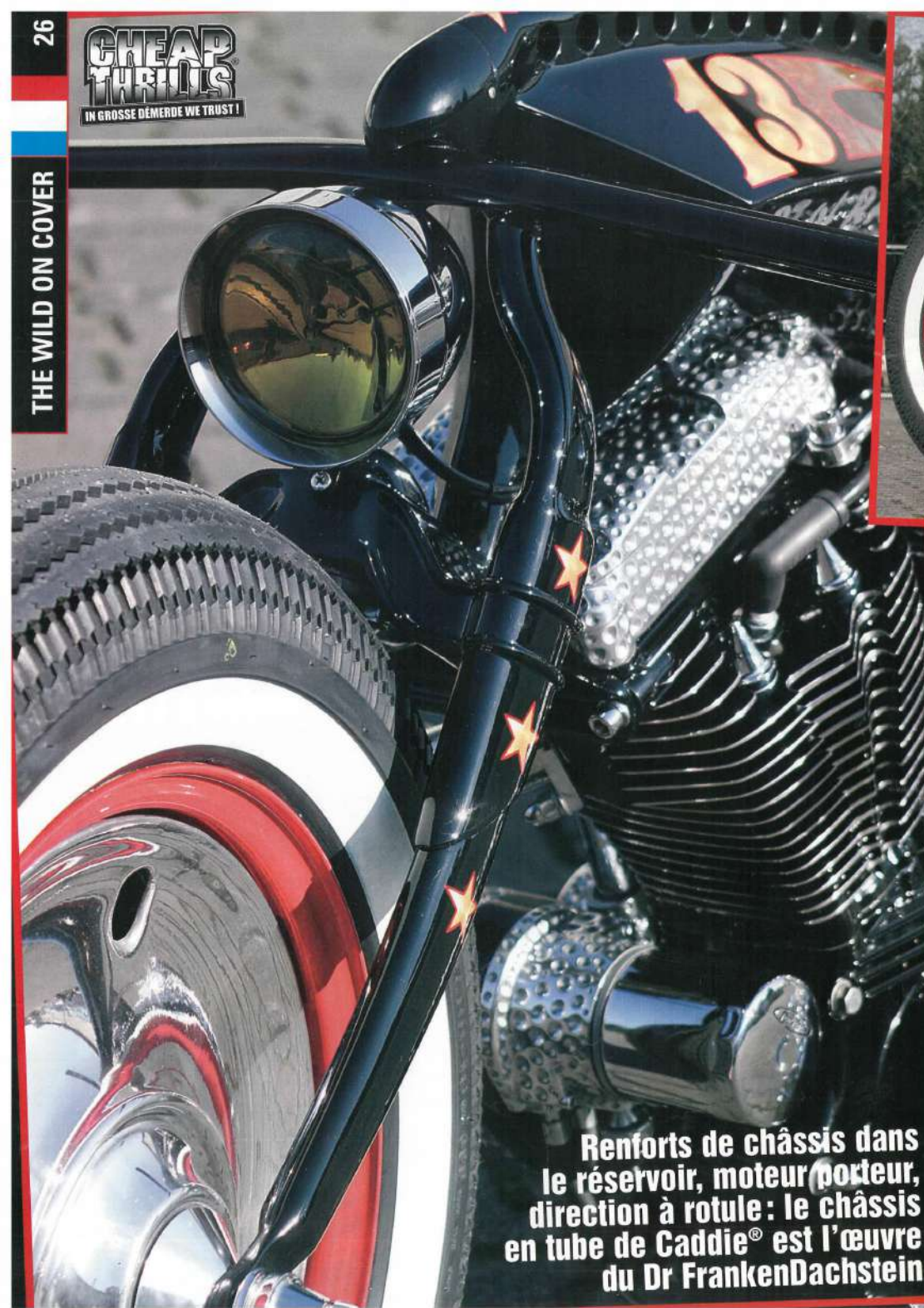
Au chausse-pied

Avant de poser le treillis de tubes devant soulager l'épine dorsale, notre serial builder fabrique les échappements et les pipes d'admission pour le moteur

affublé de deux culasses avant, chacune nourrie par un carbu Amal de Norton Commando. Il peut alors tailler les supports du moteur et finir la partie avant du châssis. La roue arrière, identique à celle de l'avant, prend place au plus près du moteur, dans un souci de compacité. Pris dans son élan, le Maître Constructeur va nous faire un arrière 100 % Caddie® Tubing, mais son paternel bien avisé lui donne une eçon de style : quitte à faire un châssis rigide, autant le faire avec une Springer ! Les bases reprennent donc le genre de la fourche, les haubans font le lien avec le haut du châssis, et pour éviter la faute de goût, un garde-boue Chica s'impose. Le squelette posé, « La galère commence ! » Avis aux sous-doués de la meuleuse : jusque-là c'était facile ! En fait de galère, il s'agit de rentrer au chausse-pied la batterie et le bac à huile dans la place d'une demi-brique de lait. Pour un aller-retour sur une croûte de

**Sans chausse-pied, point de salut !
La compacité du bestiau a séduit le jury
AMD qui offre les States à l'esthète**

**CHEAP
THRILLS**
IN GROSSE DÉMERDE WE TRUST!



Renforts de châssis dans le réservoir, moteur porteur, direction à rotule: le châssis en tube de Caddie® est l'œuvre du Dr FrankenDachstein

Le truit des amours illégitimes d'un crinquet et d'une roquette est ce missile sel-sel aux couleurs du rock'n'roll



sel, une mini-batterie de mob' et l'huile dans le carter primaire feront bien l'affaire. Le réservoir a pour cahier des charges d'achever la ligne du bolide et permettre le démontage du châssis par le côté. De toute façon, à Bonneville, on peut refaire le plein entre deux runs ! Toujours pour épurer la ligne, la selle est sculptée dans une carte postale en inox, les repose-pieds sont le prolongement de l'axe arrière, et la lanterne rouge est arrachée d'une aile de voiture ancienne. Le freinage est assuré par un maître-cylindre de scooter Malaguti et un demi-étrier Brembo qui vient appuyer sur un CD de 7" à la Burt Munro : « Cette moto n'est pas faite pour freiner mais pour aller vite ! ».

Compte à rebours final

Le guidon est la clef de voûte du dirigeoir, au sens propre comme au figuré, puisque ce bout de chaise de bureau est intégré au sommet de la fourche et tient la rotule supérieure. En provenance d'une moto ancienne, l'unique excroissance à son extrémité droite est un levier de frein servant d'accélérateur ! Une paire de clignos bullet

est sacrifiée pour façonner les caches de rotules. La lourde tâche d'éclairer la roue avant est dévolue à un HeadWinds de 4" auquel on a greffé une optique de passing jaune. Sur toute moto d'homme, il est une pièce qui constitue le miroir de l'âme du pilote. Vérifiez sur les chops et hot rods que vous connaissez : le jockey shift est une signature. Celle de Cyril est une pédale d'embrayage de Panhard PL17, surmontée d'une tête de mort rapatriée de chez Moon par des potes. Le montage à blanc terminé, le marathon peut commencer. Le dimanche précédant Pecquencourt, la Rock'n'Bikevest démontée et Cyril attaque le moteur : alignement des contours de carters, recentrage du vile, réparation de la boîte, sculpture des cylindres et culasses, peinture. Lundi, fin de la pénurie de gaz pour le TIG, les soudures du châssis sont terminées et moulées en partie ; les jantes partent à l'époxy. Mardi soir, le Master Peinteur Djoce reçoit le châssis.

Cyril remercie CCI et AMD pour le moteur qui lui a été remis en récompense, et lui avoir permis de réaliser son rêve américain

CHEAP THRILLS
IN GROSSE DÉMERDE WE TRUST!

Les pièces à polir sont envoyées le mercredi, consacré, avec le jeudi, au montage du chop exposé à Pecquencourt (trop facile sinon). Comme on s'ennuie jeudi soir, on a le temps de peindre les culasses et cylindres dehors à la lampe frontale et de nettoyer les bords d'ailette jusqu'au bout de la nuit. Après un week-end "reposant" chez les Ch'tis, Cyril remonte le moteur lundi : polissage des ailettes, rodage et remontage des culasses. Au passage, gruyérification complète des carters et autres accessoires en alu pour gagner du poids. Mardi matin, casse-tête chinois au p'tit déj' : calage de distri pour culasses inversées. Mardi soir (J-3 donc), j'ai été témoin d'une scène d'apocalypse. « Là, c'est la grosse merde... ». Le genre de truc dit sur un ton si calme qu'on entend déjà glisser le nœud coulant. On a beau tout calculer, on peut toujours passer à côté d'un "détail". En l'occurrence, les vils ingénieurs de la Factory n'avaient pas prévu de monter une culasse avant à l'arrière, et il est impossible de passer les tiges de culbuteurs. Un grand moment de solitude et deux cafés plus tard, tel Felix le chat qui renaît de ses cendres, Cyril attaque la culasse à grands coups de carotte ! Les trous d'origine

Pocket Bike aux hormones ou Gros V-twin rachitique? L'AgriKulture Bio aussi produit parfois des Organismes Génétiquement Méchants

sont rebouchés et déplacés. En fin de matinée le lendemain, repeinturage, et hop, ni vu ni connu, remontage ! Le châssis classieusement décoré par Djoce arrive mercredi en fin d'après-midi : fond noir, feuille d'or véritable et marbrée. La présence du bombesque Felix Ze Cat est inspirée des décors des anciens bombardiers. C'est un clin d'œil revanchard à un client qui lui avait ri au nez en déclinant la suggestion pour son bobber : trop Mickey ! Le châssis est posé sur le moteur et le remontage peut commencer, pendant que le rayonnage est sous-traité à Gautier Senior et au mécano préféré du boss. Le jeudi est consacré au remontage, faisceau et autres joyeusetés. Vendredi matin, les flasques de roue d'origine Panhard sont apportées par Alsace Polissage, mais le sélecteur manque toujours à l'appel. La moto se finit peu à peu et, à 18 h (heure où l'engin était attendu à Mainz), le levier vient apporter la touche finale. Il est temps de descendre la moto du pont, quand on s'aperçoit qu'une béquille faciliterait grandement l'exposition du véhicule ! Un morceau de tube, deux bouts de guidon et treize minutes plus tard, la Rock'n'Bike peut sangler sur sa troisième patte. En route pour Mainz ! **WM**

