

CYCLE & BIKE 2

'36 KNUCKSTER

Maquiller une Harley contemporaine en ancienne est un exercice souvent périlleux, auquel Louis s'est cependant essayé avec succès. Il faut dire que sa connaissance des vrais modèles vintage l'a beaucoup aidé.



Lorsqu'il enfourche son Knuckster, Jean-François se plonge dans une ambiance nostalgique, un peu comme les fous volants de l'Aero Vintage Academy de l'aérodrome de Cerny, que nous remercions au passage.



Fidèle client de Cycle & Bike 2, Jean-François possède quelques motos modernes. Habitué à leurs qualités indéniables, il préfère donc conserver une mécanique et un freinage d'aujourd'hui sur une moto qui fleure bon le style d'hier, ou même d'avant-hier. Car après avoir acheté un 883 de millésime 2000, puis en avoir revendu la totalité à l'exception du moteur et de la roue arrière, il commissionne Louis pour lui construire une réplique de Knucklehead 1936. Avec quelques libertés d'interprétation évidemment, car hormis la technologie actuelle, il opte aussi pour des roues de 16" et non les jantes peintes de 18" fournies sur



les modèles inauguraux de "61 OHV". Le projet s'articule sinon autour d'un cadre rigide commandé chez L&L en Hollande et dont l'angle de chasse permet d'enfiler une repro de Springer dans la colonne en respectant la géométrie du Knuckle. Ce châssis comprend son bac à huile sur mesure, qui imite le Horseshoe introduit justement en 1936. Il sera même orné d'une décalcomanie conforme à l'origine, tout comme celle du Bar & Shield et des numéros de brevets, présente sur la boîte à outils

rectangulaire. Un jeu de garde-boue à l'ancienne est livré par V-Twin, mais comme l'avant ne passe même pas à travers les bras de la fourche, il est remplacé par son homologue commandé chez W&W en Allemagne. Le même distributeur d'outre-Rhin fournit aussi le kit de frein à disque AJP, qui se boulonne directement sur le moyeu Star Hub et sur la Springer, sans autres modifs et adaptations fastidieuses. Les gommes Avon MKII offrent le bon compromis entre le look d'époque et

des qualités routières supérieures à bien d'autres pneus à sculptures zig-zag très tendance aujourd'hui. Louis poursuit l'assemblage après avoir sélectionné chez ses principaux fournisseurs des répliques de pièces vintage, présentes dans divers catalogues. C'est le cas du gros phare avant, du feu arrière type 1936-39 vissé sur la section sur charnière du garde-boue, des marchepieds rectangulaires 1914-39, du klaxon Delco-Remy, de la béquille arrière centrale (fonctionnelle), de la selle solo Corbin-Gentry et bien sûr du double réservoir avec son dash cover. Pas vraiment adepte du "fake inutile", Louis ne pousse pas le vice jusqu'à installer un kick factice, mais il n'hésite en revanche pas à maquiller le bloc XLH en Knuckle, grâce aux rocker boxes Xzotic. De même qu'il planque le carbu CV derrière une cloche ronde de filtre à air, découpe son carter de distribe en deux et confectionne des sorties d'échappement deux en un connectées à un silencieux Fishtail. Jean-François utilisant sa moto dans le trafic parisien, celle-ci hérite même d'un jeu de clignotants bullets habilement installés sur la fourche et au niveau de l'axe de roue arrière. Enfin, les détails comme les fils toilés du faisceau - reliés notamment à la bobine rectangulaire, les poignées old school et la peinture zéro défaut par DBD de Meaux, font toute la différence. De quoi bluffer les amateurs d'avions anciens de l'Aero Vintage Academy de l'aérodrome de Cerny, que nous remercions au passage pour leur gentillesse et la mise à disposition du biplan Travel Air 1928 lors de cette séance photos!

UNE MÉCANIQUE ET UN FREINAGE D'AUJOURD'HUI SUR UNE MOTO QUI FLEURE BON LE STYLE D'HIER, OU MÊME D'AVANT-HIER.

