

CHOPPER THERAPY

CYCLE & BIKE 2

Petit clin d'œil au boss d'Exile Cycles Russell Mitchell et sa crête légendaire.



Enfilée sur la jante large 15 pouces, la gomme de 230 semble encore plus énorme. Il serait dommage de la masquer par un fender...

Combien de choppers sont nés d'Harley accidentées? Il n'existe pas de statistiques, mais en voici un de plus à ajouter au listing, si un jour quelqu'un s'amuse à les comptabiliser. Un chop qui a redonné le moral à son proprio!

Joël n'est pas le genre de gars à rouler au guidon d'une bécane stock, sortie de showroom. A l'époque, son Softail Evo était déjà stretché et monté en 200 arrière. « Mais ça, c'était avant le drame », comme dirait Franck Dubosc dans presque tous ses sketches. Si ce n'est que l'accident de Joël n'a rien d'une plaisanterie, n'étant pas juste d'ordre matériel mais surtout corporel. Il mettra de très longs mois à s'en remettre, alors que son 1340 l'attend patiemment chez Cycle & Bike 2 à Bagneux. Louis, le boss du bouclard, ne sait d'abord pas s'il attaquera un jour sa remise en état, qui dépend du rétablissement – ou non – de Joël. Arrive enfin le moment où le projet est mis sur

les rails et comme par miracle, ce processus a pour effet bénéfique d'accélérer la convalescence du patient biker. Une véritable thérapie du chopper, qui se fait au gré de l'avancement des travaux. Louis ne s'en cache pas, l'inspiration est clairement puisée du côté d'Exile Cycles. C'est d'ailleurs avec l'aide de Russell Mitchell en personne que de très nombreux composants sont commandés directement en Californie. A commencer par le cadre, un Daytec fabriqué sur mesure, selon les mêmes spécifications de la "Pure Sex" d'Exile. Louis conserve les tés de fourche ainsi que les fourreaux Tolle de l'épave, mais les équipe de nouveaux tubes à rallonge. Un mini compteur Motogadget incrusté dans le té sup donne un



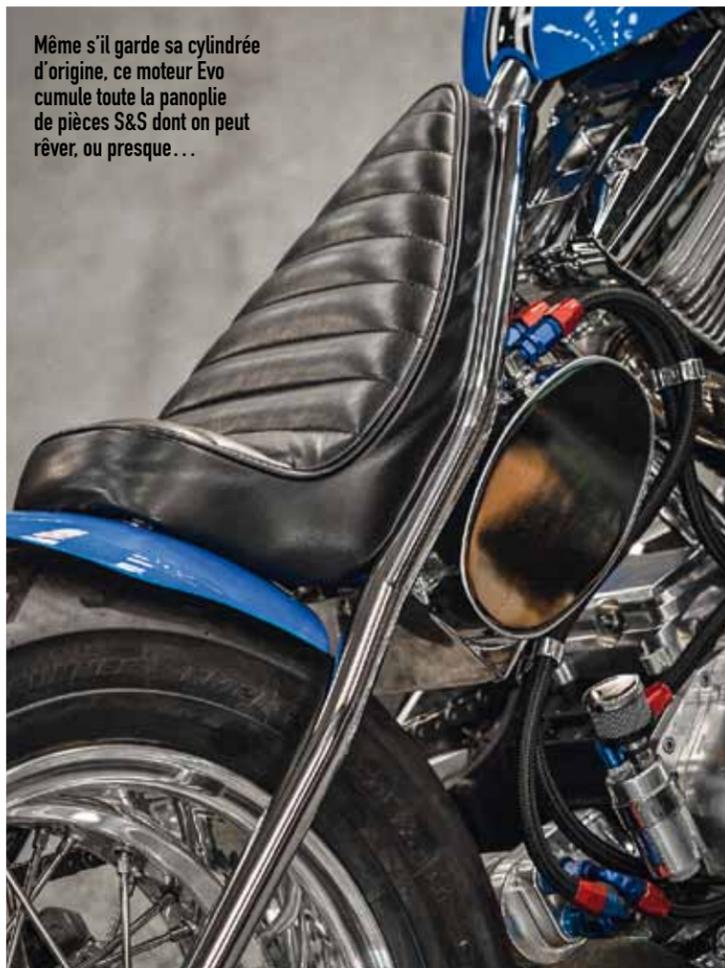
A défaut de dragstrip, un coin de campagne permet d'apprécier les accélérations de ce chop vitaminé!

Les tés et fourreaux Tolle sont récupérés sur l'ancienne moto, mais équipés de tubes neufs.



Un balai brosse collé sur un crâne rasé et on se croirait pendant les grandes années Exile...





Même s'il garde sa cylindrée d'origine, ce moteur Evo cumule toute la panoplie de pièces S&S dont on peut rêver, ou presque...



semblant de légalité à cette machine, esthétiquement à la limite du drag ou du lakester. Il faut dire que ce rigide roule sur deux roues Exile à voiles alu et rayons inox, dont l'arrière de 15" est chaussée d'un Avon de 230 de large. Même l'avant de 21 a droit à une gomme de 130 mm, rien de moins! Le customizer british de Los Angeles fournit aussi le réservoir, le mini garde-boue et même le guidon bracelets, sur lequel on reconnaît au premier coup d'œil les commandes ISR. Elles agissent sur le frein avant 4 pistons de même marque, tandis



que les commandes centrales Dub Performance actionnent le sprocket brake ISR ainsi que les rapports de la boîte Evo. Bénéficiant déjà d'un



kit kick Müller, elle a définitivement abandonné son démarreur électrique. D'où le primaire modifié, composé désormais d'éléments Primo et

BDL. Comme le cadre, le bac à huile allemand SCS est chromé, tandis que l'échappement sur mesure est fait en tube d'inox poli. Il donne un look encore plus racé à ce bloc Evo, qui ne manque pas d'arguments. Car s'il garde sa cylindrée d'origine, il hérite pour le reste de toute la panoplie S&S. De l'embellage aux culasses, en passant par le carter de distrib, la pompe à huile et bien sûr le carbu Super E avec son kit Thunderjet. Une mécanique survitaminée qu'on imagine à première vue pas forcément entre les mains d'un miraculé de la route. Mais quand on la passion, la moto n'est pas seulement un art de vivre risqué, c'est aussi un bon moyen de guérison...

LE PROJET A POUR EFFET BÉNÉFIQUE D'ACCÉLÉRER LA CONVALESCENCE.

