

Le roi et la reine dont il est question dans le titre, ce ne sont pas forcément Laurent et Marie... Il s'agit du nom anglais de la grande soeur à étages si populaire sur les choppers des seventies.



CUSTOM

CYCLE & BIKE CHOPPER
**KING
 AND QUEEN**

Au sein d'une même marque, il existe de nombreuses motos différentes. Non, il n'est ici pas question de familles spécifiques de modèles, mais d'états d'esprits distincts et parfois complémentaires. Laurent avait déjà une "moto d'égoïste", une "moto famille", le voilà qui roule aussi sur une "moto rock'n'roll". De préférence avec Marie adossée au sissy-bar ! **textes: Charlie Lecach photos: Bertrand Brémont**



Le rigide a beau être par définition d'un confort sportif, quand on a une amie de biketour on sait se contenter de l'étroite assise d'une telle selle et de son dossier, de même que de la proximité des cale-pieds.

Le chopper à l'ancienne, j'en ai rêvé pendant longtemps, mais j'ai mis des années à franchir le cap ! ». Ça faisait en effet des lustres que Laurent Ghérardi, cuisinier de métier et travaillant désormais dans la grande distribution, avait esquisé les grandes lignes de son chop. Un projet mûrement réfléchi, sur presque trente ans. Tout commence par de saines lectures de jeunesse, à grands coups de Hog Bike, Hot Cycle, US Cycles puis bien sûr Freeway. La petite 125 de ses 18 herges ne fait pas long feu et surtout, pas le poids par rapport à la première Harley achetée un an plus tard. En 1992 ou '93, Laurent se paye un Sportster 883, qu'il possède encore à ce jour. Comme il aime à le dire, c'est "SA" moto, celle dont il ne se sépara sans doute jamais, mais qu'il utilise seul. Sensible aux "légendes d'Amérique", il fantasme sur les USA et finit par s'y rendre à plusieurs reprises. Avec Marie, sa meilleure moitié, il rentre

d'ailleurs tout juste d'un sacré road trip sur la Route 66, que le couple se tape en moto et en entier, de Chicago jusqu'à Santa Monica. En 2016 déjà, les deux sillonnaient toute la Floride au guidon d'une Ultra Classic de location. Avec un passage par la Daytona Biketoberfest les 12 et 13 octobre, soit les dates respectives de l'anniversaire de Marie et de celui de Laurent. Un beau cadeau mutuel, qui débouche surtout sur la découverte du tonner Harley et de son confort incalculable. Deux ans après cet heureux souvenir, une Street Glide vient définitivement se garer aux côtés du Sporty dans le garage familial. Pourtant, ce vieux rêve de gosse continue d'obséder l'esprit de Laurent, qui se documente, met de côté des photos de pièces spécifiques qui lui plaisent et poursuit ses petits crochards du chopper idéal. Comme il habite à Rambouillet et que la commune de Gazeran n'est qu'à quelques encablures, le voilà qui pousse la porte de l'atelier Cycle & Bike 2, établissement tenu

par Louis et Sophie, et dont la réputation n'est plus à faire. Les tauliers travaillent un rayon en matière de chops et en peu de temps, dissuadent Laurent de vouloir se monter un Shovel. Un Evo de dernière génération saura lui procurer un plaisir immense, en offrant une fiabilité à toute épreuve. Justement, un vieux client se sépare de son Softail Custom de 1998, qui a toujours été parfaitement entretenu chez C&B. L'affaire est conclue, même si au final les seuls éléments conservés sont le groupe propulseur et la roue arrière. Largement assez puissant pour une moto sans frein avant, le bicylindre de carbu Keithin CV coiffé d'un filtre nid d'abeilles bien rétro. L'échappement est confiné à une paire de drag pipes droites, façon shogun, sobres et efficaces. Aux yeux de Laurent, un chop ne se met pas en route sur la simple pression d'un bouton, mais à la force du mollet, avec tout le folklore que ça sous-entend. Aussi demande-t-il à Louis d'installer



Le petit compteur analogique MMB fait office d'unique instrument de bord.



un kit kick et de virer le démarreur. Voilà qui simplifie encore la transmission primaire, assurée par un kit courroie d'un pouce et demi. Fabriqué sur mesure en Suède, le cadre rigide est de type Straightleg et pousse en avant et vers le haut la colonne de direction. Son angle

a été calculé de manière à ce que le châssis reste parallèle au macadam, malgré le montage de la fourche stretchée. De nouveaux tubes plus longs sont pour cela glissés dans des tés aftermarket plus étroits, et enfilés dans les fourreaux de Softail passés au tour et polis. Le

moyeu spool hub de la jante de 21" brille par son absence de frein, ici compensée par le disque et l'étrier Harley de la roue motrice de 16". Parmi les pièces incontournables pour réaliser le chopper des rêves de Laurent, figurent par exemple le réservoir peanaut, le guidon rabbit ears, l'unique garde-boue flat fender maintenu par un très haut sissy-bar, sur lequel vient reposer l'une des pièces maîtresses de la machine. Cette selle de type "King & Queen" fait partie des grands classiques des seventies. Elle cale bien les reins du pilote et facilite la passagère dans une position fœtale, comme on l'a tant vu tant de fois sur les couvertures des "Choppers Magazine" d'il y a cinquante ans. Dessinée par Laurent et fabriquée en cuir par un sellier, elle renouace au traditionnel capitonnage en faveur de surpiquées sensiblement plus discrètes. C'est aussi ce que tente de faire la peinture, voutée très sobre avec ce coloris "Aston Martin James Bond". Une bonne raison de réserver à ce sujet le traitement photos noir et blanc, ce qui permet de mieux encore se concentrer sur la ligne exceptionnelle de ce chopper, rêvé depuis trois décennies !



Le choix de la motorisation Evo permet de rouler en se faisant moins de soucis qu'avec un vint-twin aux gammelles en fonte. Et les sensations sont au rendez-vous.

Le chopper, ce vieux rêve de gosse, continue d'obséder l'esprit de Laurent.